

Um Sistema de Informação e Sinalização de Arte Urbana

Inês Marques*, Nemo Remesar,** Telmo Lopes*

* Master en Diseño Urbano (UB). Doctorado Espacio Público y Regeneración Urbana. Universitat de Barcelona ** Master Diseño Urbano: Arte, Ciudad, Sociedad. Universitat de Barcelona

Abstract.

The purpose of this paper is to present a proposal for a system of information and signage focused on urban public art. This project has been carried out as a part of Universitat de Barcelona's Degree on Urban Design. The system was conceived as a whole in the continuity of city space, although D. Pedro IV square (Rossio), in Lisbon (Portugal) has been chosen as the study area. The system provides a network of information articulated in three levels of approximation (virtual and physical) to artwork in the public space:

Bus and Underground orientation subsystems: These subsystems provide information in the communicative space of public transport (underground and buses), linked with existing information systems and supplementing them. These subsystems provide information at some distance from artwork, placed in resident's and tourist's approximation route towards the local site. The information system application is concretized by maps which inform and orientate throughout the space.

Local identification subsystem: This subsystem provides information in situ. This system's device consists on small informational plaques inserted in the pavement, which allow the immediate identification of the works of art. This subsystem performs essentially the function of identification.

Virtual Subsystem: This subsystem is based on the development of a public art information website, linked with the other physical subsystems. In spite of not being developed in the present work, this site will show artistic and historical detailed information as well as maps, thematic tour routes, etc.

These three levels of the urban art Information and Signage System can function in an autonomous way, in spite of their complementarities and the existing linkage between them. They will provide integrated information routes which can be followed in various directions.

Resumo

O propósito deste paper é dar a conhecer uma proposta de sistema de informação e sinalização de arte urbana. Este sistema foi desenvolvido no âmbito do Mestrado de Desenho Urbano da Universidade de Barcelona. O sistema foi concebido como um todo com continuidade no espaço da cidade, embora se tenha escolhido como área de estudo a praça D. Pedro IV (Rossio) em Lisboa, Portugal. Trata-se de uma rede de informação articulada em três níveis de aproximação (virtual e física) às obras de arte existentes no espaço público que se pretende sinalizar:

- Subsistemas de orientação de Autocarro e Metro: Consiste na disponibilização de informação no espaço comunicativo dos transportes públicos (metro e autocarros), articulando-se com os sistemas de informação já existentes e complementando-os. Este subsistema permite a disponibilização da informação a uma distância relativa das obras, localizando-se nos trajectos de aproximação dos cidadãos ou turistas ao local. Esta aplicação do sistema de informação concretiza-se sob a forma de mapa e cumpre essencialmente uma função de informação e de orientação no espaço.

- Subsistema de Identificação Local: Consiste na disponibilização de informação in situ. Este dispositivo do Sistema em estudo ocupará o plano do chão, através de pequenas placas informativas inseridas no pavimento, que permitem a identificação imediata das várias obras de arte. Este subsistema desempenha essencialmente a função de nomeação e identificação.

- Subsistema virtual: Trata-se da criação de um site informativo sobre Arte Pública na Internet, que funcionará de modo integrado com os subsistemas de intervenção no espaço físico. Apesar de não constar da presente proposta, este site deverá comportar informação detalhada de carácter histórico e artístico, informações sobre acessibilidades, mapas de localização, percursos temáticos, etc.

Estes três níveis do Sistema de Informação e Sinalização de Arte Urbana poderão funcionar de forma autónoma, embora se complementam e comuniquem entre si, articulando-se como percursos de informação que podem ser seguidos em qualquer direcção.

Keywords: Public Art, Information Systems, Signaling, Wayfinding, You-are-here maps, Rossio, Lisboa

Objectivos e metodologia

Este projecto tem como objectivo, a construção de um sistema de sinalização que reforce a identidade da cidade, através da promoção e divulgação de elementos artísticos e patrimoniais. Pretende-se contribuir para uma leitura da cidade em continuidade, sinalizando obras de arte em vários locais e levando em conta os padrões de movimento pedonal e transportes públicos. Pretende-se potenciar e incentivar o uso do espaço público e arte pública, através de um sistema sustentável, eficiente, coerente e flexível, com soluções económicas, resistentes e duradouras.

Para a realização desta proposta estabeleceu-se como área piloto a Praça D. Pedro IV (Rossio), embora o sistema de sinalização proposto se possa estender a outras áreas, ou inclusivamente aplicar-se à escala da cidade.

Para uma aproximação objectiva ao problema de sinalização, seguimos a metodologia proposta pela consultora de design Chris Calori, (Calori, 2007) que decompõe o seu processo de concepção e design em três sistemas (ou sub-sistemas) inter-relacionados: O Sistema de conteúdo de informação; o Sistema gráfico; o Sistema de hardware, ou relativo aos suportes físicos. Este processo pretende assim facilitar a análise, avaliação e até a criação de sistemas de sinalização.



Situação comunicativa existente na praça D. Pedro IV

Diagnóstico – Praça D. Pedro IV (Rossio)

a) A diversidade de situações: Os objectos a sinalizar – obras de arte – são de natureza diversa, quanto a forma, escala e relação com o espaço em que se encontram e ainda quanto à importância simbólica e afectiva para os cidadãos e visitantes da cidade. Impõe-se a necessidade de criar um sistema válido e que possa comportar todas essas manifestações.

b) A situação comunicativa existente: Sendo uma zona antiga e desde sempre central, nela se foram sedimentando comércio e serviços, que crescem aos vários elementos de valor artístico e patrimonial. Assim, não apenas turistas, mas muitos lisboetas frequentam a zona por motivos vários, pelo que cedo se sentiu a necessidade de sinalizar e tornar legível aquele espaço. Existem, portanto, neste local outros sistemas de informação, bem como elementos de comunicação gráfica que devem ser levados em conta.

Benchmarking

O Benchmarking pode definir-se como um processo sistemático e contínuo para comparar a nossa eficiência em termos de produtividade, qualidade e práticas, com as companhias e organizações de excelência (Karlof & Ostblom, 1993). Neste trabalho considerou-se o estudo de diferentes sistemas de sinalização, tanto da cidade de Lisboa – onde se situa o objecto de estudo – assim como de Barcelona – que se tomou como referente:

Procedeu-se à análise do conteúdo da informação, dando especial ênfase ao tipo de informação que pretendem comunicar.

Categorizou-se o tipo de informação segundo a sua função: proibição/restrição; Explicação; Orientação e Misto (quando se conjugam várias funções num mesmo sinal).

Considerou-se a relação de estilo do sistema a nível gráfico, ou seja, as opções estéticas do design de comunicação (cor, forma, etc.). O terceiro parâmetro de análise são os suportes físicos (materiais).

Após esta abordagem empírica, para completar a análise, consideraram-se observações sobre a relação do contexto do lugar com cada sistema de informação – onde se marca a importância da cognição e o significado ambiental, através da descrição da legibilidade e da identidade de cada sistema.

Sintetizam-se os pontos fortes e debilidades dos elementos analisados:



BARCELONA Sistema de sinalização pedonal de Ciutat Vella



Sistema de sinalização de parques e jardins

1º Caso - Sistema de sinalização pedonal de Ciutat Vella (Barcelona): O sistema de sinalética pedonal da câmara municipal destinado principalmente para orientação pedonal.

2º Caso - Sistema de sinalização de Parques e Jardins (Barcelona): O Sistema de Sinalética dos Parques e Jardins que se encontra na maioria dos espaços verdes da cidade de Barcelona e que tem sistemas parcelares, concretamente, no que se refere ao sistema de informação de parque de média e grande dimensão.

3º Caso - Sistema sinalização Expo '98 (Lisboa): É um sistema geral para um território específico, porque a hierarquia comunicativa acontece desde a informação dos principais símbolos marcantes (edifícios específicos, ruas principais, etc.), considera a toponímia, a Arte Pública, Jardins e equipamentos (W.C.s, Quiosques de Informação, etc.)



Sistema sinalização da EXPO'98.

Sistematização

Catalogar elementos de Arte Urbana é um processo de organização da leitura da cidade, que tem que considerar a mutação constante do conceito de Arte Pública. A abordagem tem de ser feita caso a caso, contemplando uma grande variedade de manifestações que vão integrando o espaço público ao longo do tempo [intervenções lúdicas, solenes, perenes, efémeras] com significados afectivos importantes para as populações.

Suportes de Informação - Factores condicionantes

O conteúdo da comunicação de um sistema de sinalética é condicionado segundo diversas hierarquias que se relacionam com o contexto da leitura do lugar, de aproximação, e conforme os suportes recomendados. Existe um limite de capacidade de conteúdo que varia conforme o tamanho, o desenho do mapa, as cores, e as diferentes tipologias de elementos a sinalizar. Também nos elementos de sinalização *in situ* existem limites para a quantidade de informação impostos pelas condições de leitura.

Aplicação das propostas de subsistemas

Para o caso de estudo realizado na última parte do trabalho, apresentam-se três opções de programa, ou seja, três propostas diferentes e complementares, para os mesmos elementos na Praça D. Pedro IV (Rossio) de Lisboa. Os elementos a identificar na Praça D. Pedro IV podem dividir-se em diferentes categorias:

SERVIÇOS

Transportes Autocarros
Metro
Comboios

Equipamentos Serviço Cultural ou de Recreio

ELEMENTOS DE INTERESSE

Arte D. Pedro IV
Às Vítimas do Massacre Judeu
Oceanos de Paz
D. João da Câmara

Fontes Bebedouro dos Anjinhos
Fontes Principais

Pavimentos Calçada Rossio Mar Largo (calçada central)

Edifícios Estação do Rossio
Teatro Nacional D. Maria II
Igreja de S. Domingos
Fachada Café Nicola
Arco do Bandeira

Três propostas – 1ª fase

Definiram-se então três propostas de subsistemas de informação:

Uma proposta articula-se com o sistema de informação e orientação dos autocarros da Carris, complementando-a com informação de interesse geral, combinada com informação específica de elementos artísticos.

Uma segunda proposta é um complemento ao sistema de informação e orientação do metropolitano, como ponto de informação por ecrã táctil de informação sobre o exterior e sobre a própria rede, dentro das estações.

Uma terceira proposta apresenta um sistema de sinalização integrado no plano do chão, adaptável a vários tipos de pavimento, permitindo a identificação directa de obras no espaço público.

Relembramos que a construção de um site onde se disponibilize informação detalhada, sobre obras de arte pública, é um componente importante do sistema, embora não se inclua ainda nesta fase. Este projecto deve ser elaborado numa fase posterior, articulando-se com os subsistemas aqui propostos.

Proposta n.º1: Subsistema de informação e Orientação nas paragens de autocarros Avaliação das possibilidades

Para a concretização desta proposta, tomou-se como objectivo inicial, a possibilidade de criar um subsistema de sinalização através da inserção de conteúdos específicos num sistema preexistente. O subsistema que se propõe tem como objectivo introduzir um elenco de informação (serviços e elementos de interesse de proximidade) e em simultâneo, dotar de elementos de orientação, decisão e identificação do contexto. Concretamente, isto é possível com a inclusão dos mapas do tipo *você-está-aqui* ou *you-are-here maps*. Estes são elementos utilizados habitualmente em sistemas de informação complexos. Estes mapas têm um componente físico, já que partem da reprodução de mapas cartográficos de uma determinada escala. Por isso, o principal objectivo do *wayfinding* é conseguir que cada pessoa seja capaz de formar um mapa mental de um lugar (ou ambiente), de tal forma que enquanto mais claro seja o esquema físico do lugar, mais claros serão os mapas (Calori, 2007).



O sistema de informação da Carris – Empresa de transporte encarregada de gerir o transporte de autocarros da cidade de Lisboa – é um sistema parcelar, porque apesar de considerar todo o território da cidade, centra-se só na informação das rotas de autocarros. Os principais elementos de suporte são os postes informativos, situados nas paragens de autocarros, que contêm uma placa metálica na parte superior com o número das diferentes rotas, e umas caixas de plástico que contêm também informação relativa aos trajectos. Além destes suportes existem ainda painéis com mapas de rede no interior da própria estrutura da paragem de autocarro, com o número das diferentes rotas fixo em vitrine na estrutura das paragens.

É importante sublinhar que o sistema consegue transmitir uma informação certamente complexa através da utilização de um sistema de codificação. Assim, os pontos geográficos, onde as paragens são situadas, transformam-se em nomes, o percurso de cada rota de autocarro transforma-se numa linha recta que une todos os nomes e é representada por uma cor determinada num mapa a grande escala – que

representa o conjunto do sistema. Apesar de bem conseguido do ponto de vista informativo, o sistema de informação parcelar tem um deficit de representação referente ao espaço físico. O único elemento de referência espacial deste sistema é a rede das rotas dos transportes, que devido à escala e ao aglomerado conteúdo indiferenciado, caracterizado por certa dificuldade de leitura, e obviamente de compreensão.

Uma possível solução a este déficit pode ser a inclusão de mapas a uma escala local que apresentem informação de proximidade, sendo deste modo o eixo base por onde se desenvolve esta proposta. Neste sentido, estes postes são suportes possíveis para a proposta, como tal, a utilização de suportes pré-existentes visa não só uma perspectiva económica, mas também se entende como uma potencialidade devido à notoriedade e relevância das paragens de autocarro no nível de proximidade local. Finalmente, também permite transmitir a mensagem através do mesmo meio físico, complementando assim o sistema preexistente.

Produto Final

Esta parte estrutura-se tomando como referência a metodologia proposta por C. Calori (2007), já mencionada anteriormente, como referência na confecção da proposta de um subsistema de sinalização. Assim, o subsistema divide-se em três partes, tal como é proposto na metodologia da pirâmide informacional, uma divisão entre o sistema gráfico, o conteúdo e o suporte físico. Observa-se ainda que a configuração da proposta vá estar condicionada pela utilização de um suporte físico preexistente, os postes das paradas dos autocarros.

Suportes

A utilização e aproveitamento dos postes das paragens de autocarro, deve-se ao facto de:

- Serem pontos de interesse e referência – como interface de transportes.
- Complementação com o sistema preexistente.
- Se conseguir economizar em espaço e orçamento.

A partir de aqui consideraram-se duas propostas, diferenciadas pelo tipo de hardware:



Proposta A: Baseia-se na colocação de uma placa de 29,7 cm x 42 cm (tamanho A3). A utilização de vinil autocolante permite que o conteúdo da informação e gráficos se possam actualizar e substituir. A placa é apoiada por braçadeiras anilhadas ao poste em alumínio.

Imagem simulação placa proposta "A" no contexto



Proposta B: Esta proposta pretende aproveitar não só os postes, mas também as caixas de plástico utilizadas pelo sistema de informação da Carris. Neste caso, propõe-se utilizar a caixa no poste que contém a informação referente ao tempo de demora entre autocarros. O formato da folha informativa é o A4, que se inseriria dentro da caixa.

Imagem simulação da proposta “B” no contexto

Conteúdo

O conteúdo da placa estrutura-se em três partes: um mapa de tamanho reduzido de carácter orientativo, que abrange a zona da Baixa-Chiado até ao rio; um segundo mapa em zoom de proximidade à praça D. Pedro IV e ruas que a delimitam, e uma zona de legenda.

Na proposta que se centra na utilização das caixas utilizadas pela Carris, por possuírem duas faces, é ainda possível considerar a opção de inserir cartazes diferentes: um lado pode conter um cartaz de agenda sobre exposições, feiras, arte efêmera, e acontecimentos pontuais de carácter cívico cultural; e no verso seria colocado o poster referido anteriormente com os *you-are-here maps*.

Com esta proposta pretende-se reforçar um tipo de informação de proximidade relativa aos elementos de interesse, além de enumerar acontecimentos efêmeros num segundo pôster diferenciado do primeiro (onde se concertam elementos de interesse de carácter permanente). O subsistema pretende ainda potenciar o sentido do tempo, ao comunicar sobre acontecimentos e celebrações que, por serem efêmeros, representam momentos específicos – Natal, Carnaval, festividades locais, etc. – modificando o significado do espaço. A decisão sustenta-se no facto de que, ao inserir-se um pôster num contexto delimitado, se cria um efeito de novidade, concedendo relevância ao acontecimento e enfatizando aquele momento específico.

O poster toma como contrastes de fundo/letras o amarelo e preto, em articulação com as cores da Carris. Os mapas utilizados têm um desenho sintético para uma maior facilidade de leitura. No fundo as cores são pouco contrastantes para realçar as cores chamativas dos ícones. A legenda tem duas partes; a primeira é referente a serviços e é composta por pictogramas, reconhecidos e utilizados a nível internacional, desenhados pela AIGA (*American Institute of Graphic Arts*) em 1974. Refere-se no entanto que se elaborou um pictograma próprio para os elementos de Cultura e Recreio, que não estava coberto pelos existentes para esta categorização.

Considerações sobre a proposta

Em linhas gerais, cabe sublinhar que o subsistema proposto procura complementar ao sistema preestabelecido, tendo em conta tanto as suas fraquezas – deficit na identificação e representação do espaço físico, sobretudo ao nível local – como as suas potencialidades – contém elementos com manifesta visibilidade além de ser um ponto de referência no nível de proximidade. Precisamente, o sistema proposto centra-se na orientação e identificação, através da utilização de mapas, e pretende informar os utilizadores – seja visitantes, trabalhadores ou residentes que circulem pela zona da praça Pedro IV –, dotando-os da possibilidade de ter acesso aos serviços e elementos de interesse mais próximos, convertendo o subsistema numa ferramenta que ambiciona potenciar e incentivar o uso e fruição e do espaço e arte pública.

Baixa-Chiado

Praça Dom Pedro IV (Rossio)

Serviços

- Você está aqui
- Autocarros
- Estação do metro
- Estação de comboios
- Serviço cultural ou de recreio

Elementos de interesse

Edifícios

- 1** Edifício do Rossio (1890) José Luís Monteiro.
- 2** Teatro Nacional Dona Maria II (1846) Fortunato Lodi.
- 3** Igreja de São Domingos (Século XVIII) Carlos Mardel.
- 4** Arco da Bandeira (Século XVIII) Manuel Raimundo dos Santos.
- 5** Edifício e loja do café Nicola (1927).

Arte

- 6** Busto de D. João de Câmara
- 7** Tributo às vítimas do incêndio juliano de 1906 (2006) Bachelard
- 8** Ocasões de paz (2000) Carlos Ramoa

Fuentes

- 10** Fonte superior do Rossio
- 11** Bóvedas dos Quatro Anjos
- 12** Fonte inferior do Rossio

Pavimentos

- 13** Calçada Rossio – Mar Largo

Lisboa
Lisboa Turismo

carris

Imagem proposta do you-are-here map para a praça D. Pedro IV

Baixa-chiado

Junio 2008

Actividades Culturais *Culture Activities*

1 a 29 de Junio. **Fado no eléctrico.**

Inserido nas Festas de Lisboa, tem como objectivo de divulgar fadistas amadores e o lado mais castiço deste género musical.
One of the many activities of Lisbon's festivities, pretends to divulge un-known fadists as well as the authentic side of the musical genre.

Eléctrico n.º 28, eléctrico n.º 18, eléctrico n.º 25. Quintas e domingos, 16h e 19h. Eléctrico n.º 28 - 1, 8, 15, 22 e 29 de Junho. Eléctrico n.º 18 - 5 e 12 de Junho. Eléctrico n.º 25 - 19 e 26 de Junho. Informações Úteis: Bilhete normal da Carris



Sábados; 10h-19h. **Mercado com arte.**

Feira a decorrer no terraço do Mercado Chão do Loureiro (Baixa/Costa do Castelo).

Art market that takes place in front of the Chão do Loureiro market.
Calçada Marquês de Tancos, 3 (frente ao Mercado Municipal do Chão do Loureiro).



8 de Junio. **Domingos no Terreiro do Paço.**

Neste espaço estão instaladas esplanadas, quiosques e um leque variado de animação, exposições, livros, música e cinema.

Place with explanades, kioscs and a diversity of animation, exhibits, books, music and cinema.

Domingos das 10h-17h na praça do Comércio.



Fevereiro- Junio 2008. **LOVE sculptures.**

Instalação das obras mais reconhecidas do artista, associado ao movimento Pop-art, Robert Indiana. As esculturas da serie LOVE, reconhecidas mundialmente, vão estar expostas na Avenida Liberdade e na praça D. Pedro IV.

Exhibition of one of the most known artwork of the Pop-art known artist, Robert Indiana. The LOVE sculpture series, well known worldwide, are are exhibited in Avenida Liberdade as well as in praça D. Pedro IV.



28-29 de Junio. **Feira do comércio justo.**

Nesta feira podem encontrar-se produtos alimentares e de artesanato. Realiza-se na Rua de Santa Justa, no último fim-de-semana de cada mês.

In this fair trade market can be found foodstuffs as well as crafts products. It takes place in Rua de Santa Justa in the every month's last week-end.



Mais informação no sítio: www.lisboa.cultura.pt



Proposta nº2: Subsistema de informação e orientação de Arte Pública nas Estações do Metro

Avaliação das possibilidades

O metropolitano de Lisboa, como Empresa de Pública de transportes colectivos, apresenta no seu código de conduta que “A Missão do ML é a Prestação do Serviço Público de Transporte Colectivo de Passageiros, em Sistema de Metro, orientado para o cliente (razão de ser), Segundo princípios de racionalidade económico-financeira e de eficácia social e ambiental”. Esta eficácia social e ambiental pressupõe a comunicação efectiva das localizações dos seus interfaces e a sua relação com a cidade.

Esta proposta, se fosse inserida nos seus interfaces (estações), seria cumulativa ao sistema existente, e interferiria com o sistema existente pela inserção de novos elementos, tendo como resultado questões de sobreposição e possível excesso na capacidade de conteúdo que os mapas e sinais do metro já desenhados e instalados comportam. Por isso, o acréscimo de informação/conteúdos desta proposta não acontece directamente no corpo de página dos posters de informação/mapas e sinais existentes, mas considera o sistema existente, com o qual se tenta articular esta nova proposta.

As estações do metropolitano são espaços onde a percepção do exterior é indirecta, e os estímulos que o receptor pode receber a diferentes níveis são construídos e marcados pelo desenho da própria estação.

No sistema de informação do metro, existem mapas que pretendem comunicar as proximidades das zonas imediatamente acima, mas a relação da escala com o tamanho do suporte é excessiva, e o número de conteúdos referidos sobre esses mapas é superior à capacidade que o mapa dispõe para uma leitura eficaz. São estas inconsistências, e lacunas sobre informação cultural, que podem ser resolvidas com esta nova proposta.

Após as observações acima referidas, para a simulação que se propõe, o espaço indicado é o átrio de cada saída para a o local que se pretende sinalizar, neste caso, o Rossio. Estes átrios/saídas são locais que não possibilitam a inserção de volumes que bloqueiem a passagem dos utilizadores, portanto, a intervenção que se propõe compõe-se substancialmente na parede como suporte. Este exercício, pretende assim, a simulação de uma proposta para um ponto de informação institucional, definido e delimitado das restantes aplicações publicitárias.

Objectivos

Como resposta às questões que se identificaram, a proposta final, ao nível da sua disposição gráfica, necessita de se identificar como uma zona expositiva, de pequena dimensão, que:

— Comunique informação sobre a arte pública do interior da estação e outros serviços, e integre em simultâneo, informação sobre a arte pública do exterior, também com referência a serviços locais, de transportes, e outras utilidades que facilitem a concepção de um mapa mental para a orientação de quem sai para o exterior.

— Disponha em paralelo, informação gráfica exposta permanentemente, e um ecrã de *touch screen* onde o utilizador pode aceder a informação mais detalhada, sobre estes temas.

Pela possibilidade de inserir um *touch screen*, crie possibilidade de incluir na estrutura dos links do seu software, informação sobre campanhas e eventos de carácter cívico-cultural/turístico da oferta exterior – informação esta que, apesar de estar em mudança constante, neste tipo de suporte possibilita uma actualização com custos de manutenção reduzidos.

Pelo grafismo geral seja identitário de uma exposição institucional atraente, que se identifique como serviço público gratuito.

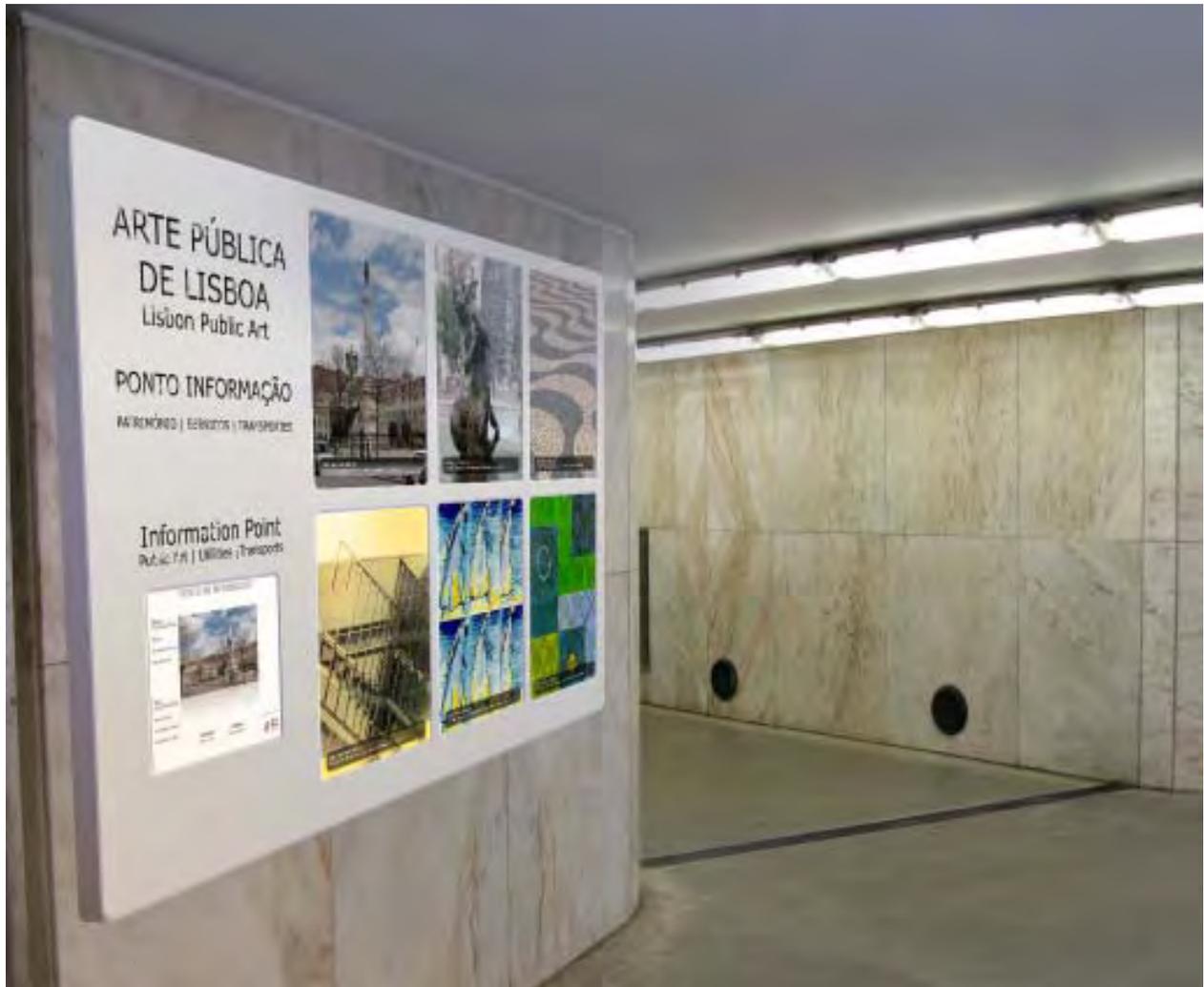
Produto final

Conteúdo

Os componentes dos conteúdos variam para os dois tipos de suporte: o que se expõe impresso e o do que aparece no ecrã táctil. A necessidade de conjugar um “quiosque” informático com painéis expositivos, leva a que um simples ponto de informação centrado no ecrã não seja completamente apropriado, mas a contenção de dimensões também pressupõe um espaço de pequena dimensão, de modo a tornar a proposta modular extensível a todas as estações.

Informação Impressa: Seguindo este critério e para uma leitura eficaz (num espaço que pretende ser de pequena dimensão), sugere-se como exemplo, a inserção de distintos elementos:

- 3 obras de arte mais significativas do exterior.



- 3 obras de arte do interior da respectiva estação de metro.
- um espaço destinado ao ecran.

Informação do ecran: No ecran, a informação pode ser estruturada segundo várias categorias, acessíveis por um menu, onde se efectua uma busca por categoria:

O texto deve ser bilingue, e se justificar, ter a possibilidade de actualizar o software a mais opções linguísticas, de modo a tornar o suporte acessível ao maior número de pessoas possível.

O suporte deve ser acompanhado de texto sonoro, com opções de perguntas gravadas para a escolha dos links, de modo a ser acessível a cegos.

As imagens devem ser de qualidade, privilegiando o aspecto geral, de modo a serem representativas do espaço, para um apelo turístico e acompanhadas de legenda.

Touchscreen com o mapa dos servic'os

PONTO DE INFORMAÇÃO

Exterior

(clique sobre as palavras)

- Arte Pública
- Fontes
- Pavimentos
- Edifícios de Interesse
- Serviços
- Agenda Cultural



Metro

(clique sobre as palavras)

- Mapa da rede
- localização da estação
- Arte Publica no Metro

Praça D. Pedro IV (Rossio)

No exterior encontra-se esta praça que tem constituído o centro nevrálgico de Lisboa desde há seis séculos. Assistiu sempre a uma grande diversidade de acontecimentos, que marcam a história da cidade. Os seus edifícios pombalinos, estão ocupados por lojas de recordações, joalharias e cafés.

[Voltar à
Página Inicial](#)

[Back
Main Page](#)



Os mapas de localização, denominados “you-are-here-maps” (YAH), devem procurar uma capacidade de facilitação da leitura espacial pelo receptor, para que este crie o seu “mapa cognitivo” e o memorize facilmente. A relação da informação que se pretende transmitir com o limite de percepção cognitiva do utilizador comum, é tanto mais eficaz quando eficaz for a disposição do interface, que para além da informação, justifica-se assim a importância do suporte e da escolha do estilo gráfico da mensagem.

Estes mapas, pela possibilidade de busca seleccionada, possibilitam assim a inclusão de um maior número de conteúdo seleccionado.



Observações gerais sobre a proposta:

Esta proposta tem como suporte das suas mais valias, a necessidade de uma manutenção regular, ao nível da atualização do software e do fornecimento de energia para que o écran funcione. Este tipo de manutenção exige um contrato de filiação do objecto com alguma entidade responsável, este tipo de manutenção, limpeza e também de regulamentação, do tipo de informação prestada. Acrescentando ainda que este tipo de suporte tem a potencialidade de expandir o seu conteúdo informático a novas línguas, bem

com a nível sonoro, a favor da inclusão de certos grupos de cidadãos com dificuldades auditivas ou visuais.

Proposta n.º3: Subsistema de Identificação Local

O subsistema de identificação local foi concebido tendo em vista o desenvolvimento pleno no sistema de informação de arte urbana [incluindo a construção do site, a realizar posteriormente]. A informação *in situ* consiste numa placa tipo a inserir no pavimento, a cerca de 2,5 metros da obra de arte, adaptável a grande variedade de situações. Estas placas nomeiam localmente o objecto referenciado a outros níveis do sistema de informação, mas constituem simultaneamente – não obstante o seu reduzido impacto visual – a forma mais espontânea de suscitar o interesse de quem passa. O subsistema de informação local pretende assim dar resposta a dois tipos de situação diferentes:

- A sinalização para quem procura as obras já informado pelo sistema de informação noutros níveis [Internet, metro, autocarro];
- A sinalização capaz de suscitar interesse e actuar como ponto de partida para percorrer o sistema de informação em sentido inverso [da rua, para o site]
- As placas desempenham portanto uma função de nomeação e informação no local, mas reencaminham o cidadão/visitante para o site que, quando realizado, cumprirá uma função explicativa e complementar. Distribuídas na proximidade das obras de arte pública, tornar-se-ão um elemento recorrente que integrará as expectativas do cidadão/visitante nas suas deambulações pela cidade.

Objectivos específicos do subsistema de identificação local

- Interpelar os cidadãos ou visitantes, suscitando o interesse pelas obras de carácter artístico da cidade e contribuindo para o seu conhecimento.
- Contribuir para a qualificação do espaço urbano
- Integrar-se no local de forma harmoniosa, adaptando-se a vários tipos de espaço e de obra
- Realizar-se em materiais económicos e duradouros
- Relacionar-se com outros subsistemas de informação [Subsistemas de Orientação Carris e Metro] e site informativo a criar
- Contribuir para a apropriação simbólica e afectiva da cidade por parte de cidadãos e visitantes
- Favorecer a mobilidade e salvaguardar a acessibilidade para o maior número de pessoas

Na concepção deste subsistema seguiu-se a metodologia proposta por Chris Calori (Calori, 2007), já referida.

O sistema de conteúdo de informação

As condições de leitura do elemento informativo – necessariamente limitadas pelo alcance visual de uma pessoa de pé – constringem fortemente a quantidade de informação a facultar e a posterior definição dos sistemas gráfico e de suporte². Estas condicionantes, bem como a opção de não interferir em demasia no ambiente, predeterminam assim:

As dimensões da placa informativa, e consequentemente:

- O espaço disponível para a informação
- O tamanho do corpo da letra
- O material de suporte
- A própria localização no espaço físico da cidade, nas imediações do elemento artístico

Conteúdos informativos

Trata-se de um subsistema de identificação que pretende dar informação geral sobre elementos de carácter artístico. É de notar que as obras apresentam muitas vezes informações próprias, inseridas no plinto ou noutras placas autónomas. Assim, deve privilegiar-se a coerência no Sistema de Informação e Sinalização Urbana, pelo que as placas devem facultar um conjunto constante de informações para todas as obras [independentemente das informações que possam figurar em eventuais plintos, placas, etc.], assumindo eventuais redundâncias.

Uma vez que o subsistema de identificação local funciona em complemento com os outros dispositivos do mesmo sistema de informação, em particular no site informativo a criar, optou-se por limitar o conteúdo dos elementos às informações consideradas essenciais. Nestas, um dado essencial é a própria direcção do site, que exime a placa da necessidade de outras informações suplementares. Cada placa tipo do sistema de identificação local deve assim conter:

- Título, identificação da obra ou nome da personalidade/evento homenageado e seus dados biográficos [No caso de estátuas ou monumentos]
- Autor(es) da obra
- Data de realização
- Site informativo

Dadas as limitações de espaço, optou-se por não traduzir as informações para outro idioma. Esta situação não parece penalizar a acessibilidade do sistema como um todo, uma vez que as informações que constam nas placas – nomes, datas, direcção do site – são quase todas de entendimento universal, podendo ser compreendidas por pessoas de diferentes idiomas.

O sistema gráfico



A definição do sistema gráfico está, neste caso, intimamente ligada com a definição da forma do suporte. Dadas as fortes condicionantes da leitura – o indivíduo que caminha de pé em qualquer direcção – escolheu-se a forma circular por permitir maior legibilidade e uma leitura mais dinâmica. Optou-se por dispor parte do texto ao longo de uma linha também circular, que permite ao utilizador começar a lê-lo em qualquer ponto.

Contemplaram-se dois níveis de leitura, hierarquizando a informação:

O título/identificação da obra ou nome da personalidade ou evento homenageado e seus dados biográficos, é a informação a privilegiar, pelo que esta apresenta corpo de letra maior e disposição em linha recta.

Ao nome dos autores, data de realização e site concede-se menor destaque, pelo que apresenta corpo de letra menor e

disposição em linha curva.

Escolheu-se uma combinação de tipos sem serifa: Franklin Gothic e Arial, opção que se justifica pela boa forma e elevado grau de legibilidade de qualquer um dos tipos de letra. Os tamanhos do corpo de letra

oscilam entre 25 e 69, de acordo com a importância da informação. Salvaguardou-se uma área razoável de espaço livre na placa em relação à mancha de texto, de modo a facilitar a focagem e consequentemente a leitura, que se iniciará muitas vezes durante a deslocação do cidadão/visitante³.

Sistemas de suporte

O material de suporte foi pensado em função da sua implantação no pavimento - nivelamento com o plano do chão – e do seu carácter de permanência. O aço inoxidável, não obstante o seu elevado custo inicial, apresenta um bom grau de resistência ao desgaste a que virá a estar sujeito. Justifica-se assim a aplicação deste material, uma vez que minimizará gastos de manutenção e de eventual substituição. Prevê-se a utilização de chapa com a espessura de 5mm, recortada e gravada a laser com letras em baixo relevo.

Procura-se uma inserção não conflituosa no contexto, respeitando ao máximo o pavimento preexistente. Em Lisboa o pavimento mais comum é a calçada portuguesa, onde é possível a inserção das placas informativas retirando apenas alguns cubos de pedra. A medida mais comum da aresta dos cubos é de 5 x 5 cm, pelo que se definiu a placa em função de múltiplos dessa dimensão. A placa tem assim 20 cm de diâmetro – equivalendo a 16 cubos, na calçada “puxada ao quadrado”, a mais comum na cidade⁴ – medida que se considera suficiente e de agradável leitura⁵.

A presente proposta contempla duas opções diferentes de inserção de placas no pavimento:

A. Inserção simples. A placa insere-se directamente no chão entre as pedras da calçada fixando-se através de espigões numa sapata de cimento vazada no local.

B. Inserção em base de pedra. A placa está fixa a uma robusta base de pedra através de uma rosca nela incorporada.



Em qualquer dos casos, a placa deve assentar em toda a superfície na sapata de cimento, ou em elementos amortecedores na base de pedra de modo a evitar deformações da mesma. Recomenda-se fortemente que os remates da placa sejam cuidadosamente realizados pelos calceteiros para assegurar a boa integração no pavimento e, principalmente, para evitar ressaltos ou desníveis que funcionem como obstáculo à circulação pedonal.

Localização dos elementos no espaço

Na implantação destes elementos devem ser feitos estudos caso a caso. A localização de placas no espaço deve responder a dois factores:

- A proximidade da obra de arte – a distância óptima para deixar “respirar” a obra e para se perceber que a placa informativa lhe diz respeito – que corresponde a um espaço que se estima entre 2 e 3 metros

- Os trajectos das pessoas, zonas preferenciais de atravessamento e de permanência

O factor proximidade deve prevalecer nos casos que cada obra é perceptível isoladamente e em que a existência da placa não é equívoca [esculturas, estátuas, murais, etc.]. No caso de obras que integrem o próprio pavimento [calçada portuguesa], ou que apresentem uma escala desfasada do tamanho da placa [monumento de grandes dimensões] deve privilegiar-se o segundo factor – o trajecto das pessoas – sobre o factor proximidade, podendo inclusivamente colocar-se mais do que uma placa por obra.

Na situação estudada para o Rossio propõem-se duas placas para alguns dos elementos sinalizados. Essas placas estão localizadas





e orientadas de modo a acompanhar os trajectos principais dos peões no espaço, como por exemplo aquele que é favorecido pelas passeadeiras de acesso ao bloco central.

Concentração de várias obras num dado local

Quando existem várias obras muito próximas entre si, ocupando áreas relativamente pequenas e onde se percebe com clareza o padrão de movimento dos utilizadores do espaço propõe-se uma variante do sistema de sinalização, que consiste em agrupar em pequenas “constelações” todas as placas relativas a obras existentes no local, dispondo esses conjuntos ao longo dos trajectos mais comuns das pessoas. As placas – apenas as de “inserção simples” referidas anteriormente – agenciam-se e relacionam-se entre si de acordo com a sua localização no espaço real, de modo a informar visualmente o utilizador da sua situação relativa. Este objecto “composto” de sinalização pode descrever-se como um *cluster* de informação sobre o espaço, embora só deva ser utilizado em locais que apresentem características específicas: fácil leitura dos limites do espaço e fácil identificação dos limites dos trajectos e zonas de permanência das pessoas.

O Largo de S. Domingos constitui um bom exemplo desta situação.

Aqui concentram-se vários elementos de carácter artístico, integrando alguns o plano do chão. Dada a natureza do local, parece ser excessiva e redundante a colocação de uma placa junto de cada intervenção, pelo que se propõe a implantação de *clusters* ao longo da principal linha de atravessamento do largo.

Adequação ao pavimento de outras cidades – o caso de Barcelona

O subsistema de identificação local está pensado para Lisboa e para a calçada, tipo de pavimento que se encontra na maior parte das cidades portuguesas. Contudo, foi prevista a sua adaptação a outros pavimentos, designadamente ao de Barcelona. Nesta cidade, o pavimento mais comum faz-se com lajetas de dimensão 20 x 20 cm, pelo que se definiu a placa tipo de acordo com essas dimensões. A placa circular está circunscrita nas dimensões de uma lajeta, podendo integrar-se sem dificuldades no pavimento⁶.

Considerações finais

Como foi observado, este paper teve como objectivo dar conhecer uma proposta de sistema de informação e sinalização onde a arte urbana é um eixo fundamental dos conteúdos, mas que, como sistema de informação urbana transcende o domínio exclusivo dos temas artísticos.

O Sistema pretende ser uma rede de informação sobre obras de arte pública, apoiada em diferentes espaços comunicativos (o metro, a carris, o chão, o espaço virtual) em continuidade na vivência temporal do espaço da cidade. O espaço escolhido, por ser uma zona nevrálgica da cidade de Lisboa servida por vários meios de transporte públicos e muito frequentada por cidadãos e turistas, proporcionou uma quantidade de situações físicas de agentes variáveis enriquecedores da capacidade aplicativa e expansiva esta simulação.

O sistema proposto parte da adaptabilidade e flexibilidade, onde o espaço público é descomposto em três dimensões; a temporal – ter em conta a temporalidade dos elementos do espaço público –, a contextual – o papel e a configuração do espaço público vai mudar segundo o contexto –, e a social – que toma como base aspectos relativos a identidade, apropriação do espaço e a memória colectiva –. O sistema proposto pretende contribuir para a ligação destas dimensões oferecendo diferentes níveis de aproximação e de informação sobre o território e a arte pública.

Propõe-se assim um sistema de sinalização que reforce a identidade da cidade, através da promoção e divulgação de elementos artísticos e patrimoniais. O carácter experimental e exploratório desta proposta

conduziu-nos à eleição da Praça D. Pedro IV (Rossio) como área piloto, opção que se reveste da maior pertinência no contexto da revitalização da zona da Baixa-Chiado.

Parece-nos, no entanto, que seria pertinente estabelecer um sistema comunicativo semelhante, mas expandido a uma escala territorial. O sistema de informação abarcaria toda a cidade de Lisboa e arredores e ofereceria os mesmos dispositivos informativos: no espaço de proximidade física das obras de arte, os subsistemas dos Autocarros, Metro e identificação local, no espaço virtual, uma página Web que complementaria e unificaria o conjunto.

Referências Bibliográficas

- AAVV, *Guia Urbanístico e Arquitectónico de Lisboa*, Associação dos Arquitectos Portugueses, Lisboa. 1987.
- Berlyne, D.E., *Conflict, arousal and curiosity*. New York: McGraw-Hill. 1960.
- Berlyne, D.E. (Ed.). *Studies in the new experimental aesthetics: Steps toward an objective psychology of aesthetic appreciation*. New York: Halsted Press. 1974.
- Bairrada, Ed. M., *Empedrados Artísticos de Lisboa – A arte da calçada mosaico*, CML, Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa, Lisboa. 1985.
- Brandão, Pedro (coord.), *Chão da Cidade, Guia de Avaliação do Espaço Público*, Centro Português de Design, Lisboa. 2002.
- Brandão, Pedro. *A identidade dos lugares e a sua representação coletiva*. Série Política de Cidades nº3. DGOTDU. Lisboa, 2008.
- Calori, Chris. *Signage and wayfinding design – a complete guide to creating environmental graphic design systems*, Wiley, New Jersey, 2007
- Câmara Municipal Lisboa. *Proposta de revitalização da Baixa-Chiado, setembro 2006*. CML. Lisboa. 2006
- Castela, Isabel e Luísa Dornellas (coord.), *Técnicas da Calçada – Manual do formando*, CML, Lisboa, 2006.
- Frascara, Jorge. *Communication Design – Principles, methods and practice*, Allworth Press, N. York. 2004.
- Gärting, Tommy. *La metáfora del mapa cartográfico en los estudios sobre los mapas cognitivos urbanos*. Traducido por Pilar Bosque Senda. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* nº9, p. 21-34. Universidad Complutense. Madrid. 1989.
- Gibson, J.J. *An ecological approach to visual perception*. Boston: Houghton Mifflin. 1979.
- Karlof, B., and Svante Ostblom, S., *Benchmarking: a signpost to excellence in quality and productivity*, New York : John Wiley and Sons, cop. 1993.
- Lynch, Kevin. *A imagem da cidade*, Edições 70, Lisboa. 1960.
- Millgram, Stanley. *The experience of living in cities*. *Revista Science* nº167. pp.1461-1468. marzo 1970.
- Metropolitano de Lisboa, *Código de Ética e de Conduta do Metropolitano de Lisboa*, E.P., 2006
- Morris, Charles. *Foundations of the Theory of Signs*. 1938.
- Revitalização da Baixa-Chiado, Revisão do Relatório*, Gabinete do Vereador Manuel Salgado, Proposta de Setembro de 2006, CML. 2006.

Internet

- <http://www.metrolisboa.pt> - Informação diversa sobre Arte no Metro, Estações, mapas, etc.
- <http://www.communication.org.au/publications> - Papers e ensaios sobre comunicação.
- <http://www.pmid.proves.ub.edu> - Valera, S. Pol, E. Vidal, T. *Psicología ambiental, elementos básicos*. Departamento de psicología social. Universitat de Barcelona.

NOTES

- 1 Artigo com base em trabalho de projecto realizado na Universidade de Barcelona | Mâster Oficial: *Disseny urbà: art, ciutat, societat, com coordenação dos Professores Pedro Brandão e Professor Antoni Remesar em Julho de 2008*
- 2 Chris Calori, *op.cit.*, pp. 81
- 3 Sobre legibilidade veja-se BRANDÃO, Pedro (coord.) [2002], *Chão da Cidade, Guia de Avaliação do Espaço Público, Centro Português de Design, Lisboa*, pp.66
- 4 Outros tipos de calçada são “Quadrado assente à fiada”, e calcetamento “a malhete” ou a “sextavado” de acordo com forma do bloco de pedra e modo de assentamento. Em Isabel Castela e Luísa Dornellas (coord.) [2006], *Técnicas da Calçada – Manual do formando*, CML, Lisboa
- 5 Contempla-se a aplicação de sistema de informação semelhante em Barcelona. As dimensões das lajetas do pavimento mais comum desta cidade, 20 x 20 cm contribuíram também para a definição das dimensões da placa de informação.
- 6 Neste caso a placa informativa deverá ser embebida numa pequena laje de cimento com as dimensões 20 x 20 cm.