



Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Centro de Tecnologia e Ciências
Escola Superior de Desenho Industrial

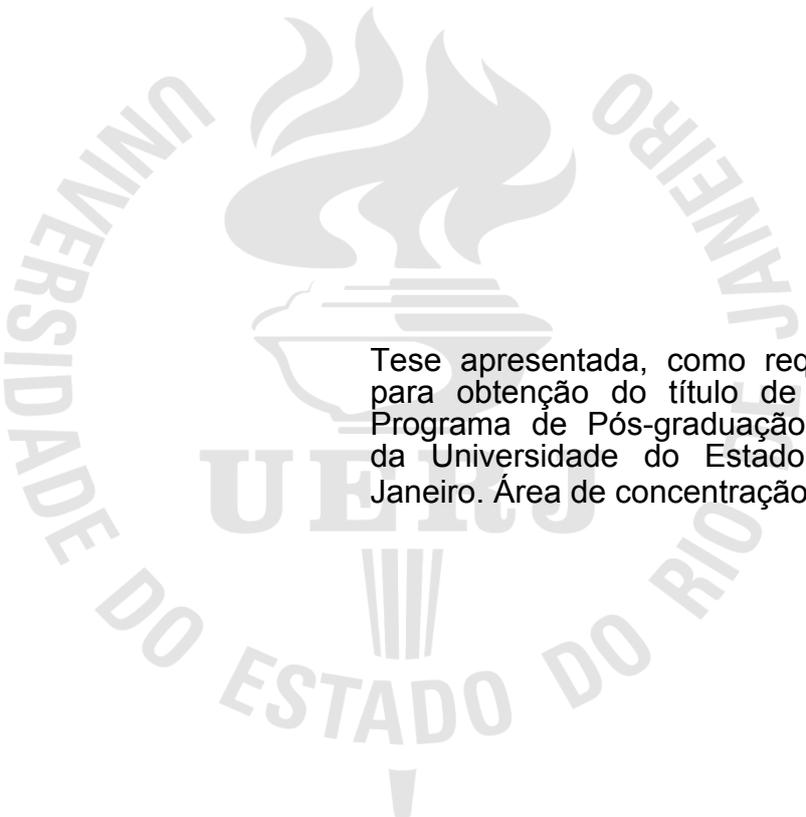
Eliane Rodrigues Abreu Maia

**Projeto integrado de design: o papel do designer de produto na
revitalização do patrimônio cultural
(Centro Histórico de São Luís – MA)**

Rio de Janeiro
2020

Eliane Rodrigues Abreu Maia

Projeto integrado de design: o papel do designer de produto na revitalização do patrimônio cultural (Centro Histórico de São Luís – MA)



Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutora, ao Programa de Pós-graduação em Design, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Design.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Antonio Vidal de Negreiros Gomes

Rio de Janeiro
2020

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/BIBLIOTECA CTC/G

M217 Maia, Eliane Rodrigues Abreu.

Projeto integrado de design: o papel do designer de produto na revitalização do patrimônio cultural (Centro Histórico de São Luís – MA) / Eliane Rodrigues Abreu Maia. - 2020.

163 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Antonio Vidal de Negreiros Gomes.

Tese (Doutorado). Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Escola Superior de Desenho Industrial.

1. Design de produto - Teses. 2. Patrimônio histórico - Preservação - Teses. 3. Patrimônio cultural - Teses. 4. Revitalização urbana - Teses. 5. Designer de produto – Teses. 6. Design e arquitetura – Teses. I. Gomes, Luiz Antonio Vidal de Negreiros. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Escola Superior de Desenho Industrial. III. Título.

CDU 7.05

Bibliotecária: Marianna Lopes Bezerra CRB7/6386

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta tese, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Eliane Rodrigues Abreu Maia

Projeto integrado de design: o papel do designer de produto na revitalização do patrimônio cultural (Centro Histórico de São Luís – MA)

Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutora, ao Programa de Pós-graduação em Design, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Design.

Aprovada em 11 de maio de 2020.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Luiz Antonio Vidal de Negreiros Gomes (Orientador)
Escola Superior de Desenho Industrial - UERJ

Prof^a. Dr^a. Ligia Maria de Sampaio Medeiros
Escola Superior de Desenho Industrial - UERJ

Prof. Dr. Sydney Fernandes de Freitas
Escola Superior de Desenho Industrial - UERJ

Prof^a. Dr^a. Rosina Trevisan
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prof^a. Dr^a. Maria de Lourdes de Oliveira Luz
Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial - SENAC/RJ

DEDICATÓRIA

Este trabalho é dedicado a meu marido, Inaldo Azevedo Maia Filho, e à minha filha, Beatriz Abreu Maia. Minhas preciosidades.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por mais esta conquista, pois sem Ele nada seria possível em minha vida.

Aos meus familiares, em especial ao meu marido, Inaldo Maia Filho, por me ajudar a conciliar o tempo de trabalho como mulher, mãe e profissional. Inaldo e Beatriz fiquem certos de que vocês são a grande parte da razão ao desenvolvimento desta tese.

Ao meu orientador da pesquisa, Prof. Luiz Vidal, pelos ensinamentos, palavras de estímulo e solidariedade, nos momentos mais difíceis. Além de propiciar uma nova lente para enxergar as mesmas coisas, de forma diferente.

Sendo este um trabalho coletivo, pois envolveu procedimentos e técnicas de Pesquisa-ação, são muitos os agradecimentos que tenho que prestar a cada aluno e colaborador nos cursos ministrados durante os três anos de pesquisa.

Meus professores e colegas do PPDesign, funcionários da ESDI, todos tiveram participação importante nesta minha trajetória, de quase 4 anos. Portanto, concluo agradecendo com cordial, e um simples, mas sincero, muito obrigado!

Todo patrimônio é doação do passado e parte de nosso presente contínuo.

Baseado em *Michel Parent* (1916-2009)

RESUMO

MAIA, Eliane Rodrigues Abreu. **Projeto integrado de design: o papel do designer de produto na revitalização do patrimônio cultural (Centro Histórico de São Luís – MA).** 2020. 163 f. Tese (Doutorado em Design) - Escola Superior de Desenho Industrial, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

Centros históricos são áreas urbanas que representam a identidade cultural de uma dada população e, também, do povo daquela nação. Preservar a história de artefatos e de construções físicas de um local é manter para as futuras gerações uma herança de inestimável valor. Contudo, quando ocorrem situações de deterioração desse patrimônio cultural, projetos para a sua revitalização vão, necessariamente, ser traçados. Tais atitudes evitam a perda do acervo material e a degradação de espaços públicos para seus munícipes e turistas. Sendo o trabalho de revitalização urbana multidisciplinar, pois envolve pelo menos historiadores, antropólogos, engenheiros, arquitetos e urbanistas, criativamente é uma atividade projetual interdisciplinar, porém com proeminente destaque à Arquitetura e ao Urbanismo. Os designers de produto, em particular, formam uma distinta categoria de projeto que nem sempre participa da preservação cultural desse patrimônio histórico. Nesta tese, procura-se destacar a importância do Design de Produto e do Design Gráfico, através do mobiliário urbano e da sinalização urbana, como trabalho fundamental para a finalização de projetos de revitalização. É o Design de Produto que auxiliará na aproximação entre os transeuntes e o ambiente renovado, através de artefatos e de informações capazes de oferecer bem-estar e qualidade de comunicação àqueles que frequentam ou trabalham em sítios históricos. O objetivo principal desta pesquisa é apresentar o potencial do Design de Produto, através de modelos para o projeto de sinalização e de mobiliário urbano, quando integrado aos projetos de revitalização de ambientes urbanos conhecidos como centros históricos tombados. Os objetivos secundários são: (i) relacionar atividades complementares entre si para a prática do design (Arquitetura, Urbanismo, Design Industrial) ; (ii) demonstrar a relevância do projeto de produtos e design gráfico para ambientes, como ferramentas estratégicas para aproximar, estimular e convidar as pessoas a visitarem sítios históricos tombados e (iii) demonstrar a necessidade de projetos de revitalização do patrimônio cultural contemplando a atuação dos profissionais de Design de Produto. Os métodos de pesquisa utilizados para a composição dos capítulos deste trabalho sobre Projetos Integrados de Design para Centros Históricos consistiram de: (a) Pesquisa documental (fontes/trabalhos) (cf., CERVO, BERVIN, SILVA, 6 ed., 2014); (b) Observação sistemática não-participante (cf., MORAES; MONT' ALVÃO, 4 ed., 2010) ; (c) Entrevista focalizada (cf., BAUER; GASKELL, 8 ed., 2010). Para o desenvolvimento do sistema de sinalização, exemplo de Design de Produto integrado a programas de revitalização de centros históricos nacionais, o método proposto é o de D'Agostini e Gomes (2010), e de D'Agostini (2017).

Palavras-chave: Centro Histórico. Design. Design de Produto. Projetos Integrados de Design. Revitalização de Patrimônio Histórico. São Luís.

ABSTRACT

MAIA, Eliane Rodrigues Abreu. **Integrated design project:** the product designer's role in cultural heritage conservation (Historic Center of São Luis - MA). 2020. 163 f. Tese (Doutorado em Design) - Escola Superior de Desenho Industrial, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2020.

Historical centers are urban areas that represent the cultural identity of a given population and, also, of the people of that nation. Preserving the history of artifacts and physical constructions in a place is to maintain a heritage of inestimable value for future generations. However, when situations of deterioration of this cultural heritage occur, projects for its revitalization will necessarily be drawn up. Such attitudes avoid the loss of the material collection and the degradation of public spaces for its residents and tourists. Being the work of multidisciplinary urban revitalization, since it involves at least historians, anthropologists, engineers, architects and urban planners, it is creatively an interdisciplinary project activity, but with a prominent emphasis on Architecture and Urbanism. Product designers, in particular, form a distinct category of project that does not always participate in the cultural preservation of this historic heritage. In this thesis, we seek to highlight the importance of Product Design and Graphic Design, through urban furniture and urban signage, as fundamental work for the finalization of revitalization projects. It is the Product Design that will help in the approximation between passers-by and the renewed environment, through artifacts and information capable of offering well-being and quality of communication to those who frequent or work in historical sites. The main objective of this research is to present the potential of Product Design, through models for the design of signage and urban furniture, when integrated with the projects of revitalization of urban environments known as historic centers. The secondary objectives are: (i) to relate complementary activities to each other for the practice of design (Architecture, Urbanism, Industrial Design); (ii) demonstrate the relevance of product design and graphic design for environments, as strategic tools to bring people together, stimulate and invite them to visit historic sites and (iii) demonstrate the need for projects to revitalize cultural heritage, including the performance of Product Design professionals. The research methods used to compose the chapters of this work on Integrated Design Projects for Historical Centers consisted of: (a) Documentary research (sources / works) (cf., CERVO, BERVIN, SILVA, 6th ed., 2014); (b) Non-participant systematic observation (cf., MORAES; MONT 'ALVÃO, 4th ed., 2010); (c) Focused interview (cf., BAUER; GASKELL, 8th ed., 2010). For the development of the signaling system, an example of Product Design integrated with programs to revitalize national historic centers, the proposed method is that of D'Agostini and Gomes (2010), and D'Agostini (2017).

Keywords: Historical Center. Design. Product Design. Integrated Design Projects. Revitalization of Historic Patrimônio. São Luís.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Locais de abrangência do Corredor Cultural	31
Figura 02: Calçadas e passeio próximos ao Lampadário da Lapa	32
Figura 03: Exemplos arquitetônicos da Rua do Lavradio.....	33
Figura 04: Feira de Antiguidades realizada na Rua do Lavradio	34
Figura 05: Área de abrangência do Projeto Monumenta Porto Alegre (RS).....	35
Figura 06: Praça da Alfândega.....	36
Figura 07: Praça da Matriz	36
Figura 08: Usina do Gasômetro.....	38
Figura 09: Theatro São Pedro	38
Figura 10: Casa de Cultura Mario Quintana	39
Figura 11: Centro Cultural Érico Veríssimo	39
Figura 12: Rua dos Andradas	40
Figura 13: Mobiliário urbano na Rua dos Andradas.....	41
Figura 14: Eixo de aplicação do mobiliário.....	42
Figura 15: Disposição do mobiliário urbano	42
Figura 16: Mobiliário urbano instalado sem padrão reconhecível.....	42
Figura 17: Espaço sem mobiliário urbano	43
Figura 18: Feira do Livro na Praça da Alfândega	44
Figura 19: <i>Ciutat Vella</i> entre os demais distritos de Barcelona.....	45
Figura 20: Bairros da <i>Ciutat Vella</i>	45
Figura 21: Edificação moderna no Centro Histórico	47
Figura 22: Projeto de remodelação da área litorânea do <i>Barrio Gótico</i>	49
Figura 23: Mobiliário urbano no projeto de remodelação	49
Figura 24: Mobiliário urbano no projeto de remodelação	50
Figura 25: Equipamento urbano em <i>La Rambla</i>	50
Figura 26: Mobiliário urbano na <i>Plaça Sant Miquel</i> , em <i>El Raval</i>	51
Figura 27: Mapa da Ilha de São Luís	54
Figura 28: Palácio dos Leões.....	56
Figura 29: Vila de São Luís, em 1647	57
Figura 30: Centro Histórico da Praia Grande, atual	57
Figura 31: Rua Portugal em 1908	60
Figura 32 Largo do Comércio, em 1985.....	61

Figura 33: Rua do Giz, em 1986	62
Figura 34: Rua Direita, em 1985	62
Figura 35: Rua da Alfândega	63
Figura 36: Sobrado no Largo do Comércio	63
Figura 37: Casarão ocupado indevidamente	64
Figura 38: Abrangência do Projeto Praia Grande	68
Figura 39: Largo do Comércio, atual e em 1910.....	69
Figura 40: Rua Portugal	70
Figura 41: Praça Nauro Machado	70
Figura 42: Circulação de pedestres na Praça do Comércio.....	72
Figura 43: Fachadas do Centro Histórico deterioradas.....	73
Figura 44: Exemplo de lixeira	73
Figura 45: Exemplo de lixeira	73
Figura 46: Emprego de tonéis metálicos como lixeiras.....	74
Figura 47: Exemplo de sinalização no CHPG	75
Figura 48: Exemplo de sinalização no CHPG	75
Figura 49: Placa no Centro Histórico da Praia Grande	76
Figura 50: Sinalização na esquina da Rua Portugal com o Largo do Comércio	77
Figura 51: Sinalização na Pça. Nauro Machado	77
Figura 52: Esquina da Trav. Boa Ventura com o Largo do Comércio.....	78
Figura 53 Placa na Câmara Municipal	79
Figura 54: Placa na Câmara Municipal, em detalhe	79
Figura 55: Pedras de cantaria na função de mobiliário urbano no Largo do Comércio.....	80
Figura 56: Bancos na Praça Nauro Machado	80
Figura 57: Nível do Mega Habitat – Rotas e acessos	95
Figura 58: Nível do Quilo Habitat – acessos ao Centro Histórico da Praia Grande...	96
Figura 59: Nível do Hecto Habitat – acessos ao Largo do Comércio	97
Figura 60: Nível do Deca Habitat – Largo do Comércio.....	99
Figura 61: Tipologia dos suportes de sinalização propostos pelas orientações do IPHAN e da UNESCO	102
Figura 62: Exemplos de gradis dos balcões das janelas do Centro Histórico da Praia Grande	103
Figura 63: Suportes de sinalização no Mega Habitat.....	105

Figura 64: Disposição dos suportes no Mega Habitat.....	106
Figura 65: Suportes de sinalização no Quilo Habitat	109
Figura 66: Disposição dos suportes no Quilo Habitat	109
Figura 67: Suportes de sinalização no Hecto Habitat	112
Figura 68: Disposição dos suportes no Hecto Habitat	112
Figura 69: Suportes de sinalização no Deca Habitat	115
Figura 70: Disposição dos suportes no Deca Habitat	115
Figura 71: Brasão da cidade de São Luís (MA)	117
Figura 72: Identidade visual do Patrimônio Mundial	117
Figura 73: Padrão cromático do brasão de São Luís.....	118
Figura 74: Padrão cromático da identidade visual do Patrimônio Mundial	118
Figura 75: Discriminação da cor cinza escuro	119
Figura 76: Tipografia FF DIN.....	119
Figura 77: Exemplos de pictogramas do Guia Brasileiro de Sinalização Turística ..	120
Figura 78: Totem Vertical Grande	122
Figura 79: Aplicação da malha no TVG	123
Figura 80: Totem Vertical Menor.....	124
Figura 81: Malha de aplicação dos elementos gráficos no suporte TVM.....	125
Figura 82: Faces da Placa Interpretativa de Mapas e Planos.....	126
Figura 83: Malha do suporte PIMP.....	127
Figura 84: Placa Indicativa de Pedestres.....	128
Figura 85: Placa Indicativa de Pedestre – PIP	128
Figura 86: Placa Interpretativa Vertical aplicada com atributo direcional e ambientativa	130
Figura 87: Aplicação da malha no suporte PIV com atributo direcional e ambientativa	131
Figura 88 :Placa Interpretativa Vertical aplicada com atributo informativa Ambientativa.....	132
Figura 89: Suporte PIV com aplicação da malha	133
Figura 90: Configuração espacial do Largo do Comércio	136
Figura 91: Banco público modular.....	138
Figura 92: Banco em perspectiva.....	138
Figura 93: Possibilidade de modulação do mobiliário	139
Figura 94: Banco público implementado abaixo das árvores.....	140

Figura 95: Perspectiva do mobiliário	140
Figura 96: Distribuição do mobiliário no Largo do Comércio	141
Figura 97: Lixeira pública	142
Figura 98: Acesso lateral da lixeira aberto	142
Figura 99: Distribuição das lixeiras no Largo do Comércio	143

LISTA DE QUADROS E GRÁFICOS

Quadro 01: Definições da Arquitetura, Urbanismo e Desenho Industrial.....	81
Quadro 02: Relacionamento entre as áreas de projeto	82
Quadro 03: Campo de atuação do Design.....	83
Quadro 04: Aplicações dos objetos de trabalho.....	84
Quadro 05: Exemplos da nomenclatura adotada para os suportes de sinalização .	104
Quadro 06: Resumo de informações sobre os suportes no Mega Habitat	107
Quadro 07: Resumo das informações sobre os suportes no Quilo Habitat	110
Quadro 08: Resumo sobre as informações dos suportes no Hecto Habitat	113
Quadro 09: Resumo sobre as informações dos suportes no Deca Habitat	116
Quadro 10: Material e ferragens empregados nos suportes TVG e TVM.....	134
Quadro 11: Material empregado nos suportes PIMP	134
Quadro 12: Material empregado nos suportes PIP	135
Quadro 13: Material empregado para produção dos suportes PIV	135
Gráfico 01: Esquema de pesquisa	148

LISTA DE ABREVIATURAS

ARI - Area de Rehabilitación Integrada
CHPG - Centro Histórico da Praia Grande
DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito
DI - Desenho Industrial
EMBRATUR - Instituto Brasileiro do Turismo
FAPA - Faculdade Porto Alegrense
GRAFAR - Grafistas Associados do Rio Grande do Sul
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMOS - International Council on Monuments and Sites
INRN - Inventário Nacional de Referências Nacionais
IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MOPTMA - Ministério de Obras Públicas, Transportes e Meio Ambiente
PNPI - Programa Nacional de Patrimônio Imaterial
SEPLAN - Secretaria de Planejamento
SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
1 PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL	24
1.1 Livros de Tombo	25
1.2 Livros de Registro	26
2 PROJETOS INTEGRADOS EM CENTROS HISTÓRICOS TOMBADOS	28
2.1 Lapa no Rio de Janeiro (RJ).....	29
2.2 Centro Histórico de Porto Alegre (RS).....	34
2.3 <i>Ciutat Vella</i> , Barcelona, Espanha	44
2.4 Reflexões sobre os Projetos Integrados Implementados	52
3 CENTRO HISTÓRICO DA PRAIA GRANDE	54
3.1 História	54
3.2 Influência Cultural e Econômica.....	58
3.3 Processo de Abandono e Degradação Urbana	59
3.4 Processo de Revitalização	64
3.5 O Centro Histórico Pós-Ocupação	69
4 CONTRIBUIÇÃO DO DESIGN INTEGRADO	81
4.1 Conceitos	81
4.2 O Desenho Urbano.....	85
4.2.1 <u>Convergências entre o Desenho Industrial e o Desenho Urbano</u>	88
4.3 Propostas de Projetos Pertinentes ao Desenho Industrial	93
4.3.1 <u>Sinalização Urbana no Centro Histórico da Praia Grande</u>	93
4.3.1.1 Estudo de Zonificação.....	95
4.3.1.2 Atributos das Mensagens Gráficas	100
4.3.1.3 Tipologia dos Suportes de Sinalização	100
4.3.1.4 Estudo do <i>Layout</i> das Placas.....	116
4.3.1.5 Estrutura e Materiais Industriais dos Suportes.....	134
4.3.2 <u>Mobiliário Urbano para o Centro Histórico da Praia Grande</u>	135
4.3.2.1 Bancos Públicos.....	137
4.3.2.2 Lixeira Pública	141
5 MÉTODOS E TÉCNICAS	144
5.1 Pesquisa Documental	144
5.2 Observação sistemática não-participante	145

5.3 Entrevista focalizada.....	146
5.4 Processo de análise de dados	147
6. RESULTADOS DAS INTERPRETAÇÕES DOS DADOS LEVANTADOS	149
6.1 Atribuições do Desenho Industrial no Design Integrado	149
6.2 Revitalização do Centro Histórico de São Luís – MA	150
6.3 Observações Sistemáticas no Centro Histórico da Praia Grande.....	151
CONCLUSÕES	153
REFERÊNCIAS	156

INTRODUÇÃO

As áreas urbanas denominadas de centros históricos, guardam em suas ruas e esquinas um valioso acervo material e imaterial, que são testemunhas do nascimento e desenvolvimento das raízes mais profundas da história e cultura de uma sociedade. Nesses sítios estão explícitos uma identidade cultural representativa, que carece de preservação constante para sempre se fazer presente, geração após geração.

A revitalização desses sítios se faz necessária, quando apresentam sinais de abandono e um processo de deterioração do espaço urbano tombado, colocando em risco a integridade do acervo histórico, além das relações sociais do lugar.

As metas a serem atingidas para a recuperação urbana de centros históricos, não se restringem a somente reconstruir ou revitalizar edificações ou ruas históricas, mas a restituir as relações cotidianas nos espaços públicos (JACOBS, 2000; GEHL, 2015). Estas ações visam estimular a apropriação dos ambientes urbanos pela sociedade, de forma consciente sobre sua história e identidade, instituindo o sentimento de pertencimento ao lugar, favorecendo um processo sustentável de revitalização e proteção do centro histórico.

O processo de revitalização de uma área urbana é, reconhecidamente, uma atividade multidisciplinar e interdisciplinar (DEL RIO, 1992; WALL & WATERMAN, 2012), com ênfase nas áreas da Arquitetura e do Urbanismo, que assumem naturalmente suas atribuições no desenvolvimento do projeto, devido suas referências de adequação na macroescala.

O campo de atuação do Desenho Industrial vem a ser necessário nesse processo, devido sua capacidade de transformar realidades, propondo soluções em microescala aplicadas de forma mais próxima e interativa com o homem, o que favorece uma interface entre o usuário e seu ambiente por meio de artefatos (dimensão tridimensional) e informações (dimensão bidimensional) (REDIG, 2005). Esse enfoque de projeto contribui com o design de espaços urbanos, a fim de projetar ambientes urbanos que propiciem o uso sustentável do espaço e qualidade de vida à população. (DEL RIO, 1990; GUEDES, 2005; WALL e WATERMAN, 2012; GEHL, 2015; GEHL e SVARRE, 2018)

Nessa perspectiva, é razoável considerar a estruturação do design integrado, pertinente às ações projetuais em conjunção com o Desenho Industrial, a Arquitetura

e o Urbanismo, abrangendo diferentes escalas de projetos, com o propósito da revitalização e proteção sustentável de centros históricos tombados.

Tratar de projetos integrados de design torna-se relevante, uma vez que o recorte propicia uma visão estratégica sobre a relação do design com Arquitetura, Desenho Industrial, História e a Cultura em geral do município.

Nesses sentidos do design, a revisão das fontes bibliográficas e as observações realizadas reforçaram a percepção da autora da presente pesquisa, de que o desenho de soluções para artefatos em escala mais próxima e interativa com os seres humanos é o que favorece a apropriação de espaços públicos de valor histórico.

A preservação da integridade física e a valorização das edificações é atribuição dos arquitetos. Cabe aos desenhistas industriais, por sua vez, colocar o ser humano no centro de interesse do projeto.

Lançando mão de técnicas próprias, desenhistas industriais preveem e resolvem as interações formais, funcionais e informacionais para o conforto e a satisfação das necessidades humanas.

Juntos, desenhistas industriais, arquitetos e urbanistas podem dar respostas satisfatórias e completas não apenas para a preservação das edificações, mas também para o uso cotidiano desses espaços mantendo-os vivos e dinâmicos.

Os principais autores utilizados nesta pesquisa como referência para abordagem sobre o Desenho Industrial foram: Löbach (2001), Redig (2005), Bürdek (2006), Krucken (2009), Bonsiepe (2011, 2012), Gomes *et al* (2018). Sobre o patrimônio histórico, as referências estruturais foram: Andrés (2012), Silva F. (2008), Choay (2017) e dados fornecidos pelo IPHAN.

O objeto de pesquisa consiste na atuação do Desenho Industrial no projeto integrado, em associação com a Arquitetura e o Urbanismo, para a revitalização de centros históricos tombados. A delimitação geográfica para a investigação é o Largo do Comércio, um alargamento da Rua da Estrela, entre a Rua Portugal e a Travessa Boa Ventura, no Centro Histórico da Praia Grande, em São Luís (MA).

O objetivo da pesquisa é apresentar ideias de modelos preliminares (páginas 93-143) que ressaltam a importância de atividades integradas da Arquitetura e o do Urbanismo com o Desenho Industrial (especialmente Design de Produto), quando ações políticas forem tomadas para a realização de projetos de revitalização de centros históricos.

Nos atuais sentidos do Design, o termo pode ser compreendido com vários significados. Contudo, "design", quando usado no sentido de Design de Produto e, mais, este adjetivado "industrial", tem papel preponderante em projetos que integram práticas internacionalmente conhecidas como *Architectural Design*; *Urban Design*; *Web Design*, *Engineering Design*, *Graphic Design*.

Certamente, a tomada de referência do Desenho Industrial como configuradora de produtos maranhenses, deve atentar para que suas formas e funções não se distanciem dos significados adquiridos pela cultura ludovicense ao longo dos séculos. Isto é, as ações de design devem valorizar as ideias criativas, os comportamentos e, principalmente, o desenho dado aos estilos de objetos artesanais e produtos industriais do passado e do presente.

As nossas metas secundárias são: (i) relacionar atividades complementares entre si para a prática do design (Arquitetura, Urbanismo, Design Industrial); (ii) demonstrar a relevância do projeto de produtos e design gráfico para ambientes, como ferramentas estratégicas para aproximar, estimular e convidar as pessoas a visitarem sítios históricos tombados e (iii) demonstrar a necessidade de projetos de Revitalização do Patrimônio Cultural contemplando a atuação dos profissionais de Design de Produto.

A justificativa da pesquisa se dá pelo fato de que a revitalização do Centro Histórico da Praia Grande consistiu, basicamente, na recuperação arquitetônica e de infraestrutura urbana dessa região, compreendendo atuações legítimas nas áreas da Arquitetura, Urbanismo e Engenharia. Dentre as ações de revitalização temos ainda, o desenvolvimento de incentivos públicos nas áreas econômica, social e cultural, visando o estímulo do uso regular do lugar pela população.

Entretanto, intervenções referentes à área do Design Industrial, pertinentes ao Design de Produto e ao Design Gráfico, pelo que se observou, não foram plenamente atualizadas nas ações integradoras do projeto de Revitalização do Patrimônio Cultural (Centro Histórico de São Luís – MA). Assim, soluções inexistentes ao Design Industrial no projeto de artefatos urbanos dificultou, para os transeuntes e o ambiente revitalizado, pouca interatividade na comunicação, difícil acessibilidade aos sítios históricos e nenhuma convidatividade aos ambientes públicos.

Joaquim Redig (1946 - .), em sua obra "Sobre Desenho Industrial" (Ed. UniRitter, 2005), propõe um conceito para o Desenho Industrial:

É o equacionamento simultâneo de fatores ergonômicos, perceptivos, antropológicos, tecnológicos, econômicos e ecológicos, no projeto de elementos e estruturas físicas necessárias à vida, ao bem-estar e/ou à cultura do homem. (REDIG, 2005)

Na visão de Redig (2005), percebe-se a importância de considerar a área de atuação do DI como parte integradora necessária, no engenho de intervenções projetuais, implementando mobiliários e equipamentos urbanos adequados ao conforto e demandas de uso das pessoas, com vistas ao uso sustentável do lugar, convergindo à revitalização e proteção do patrimônio histórico.

Nesta pesquisa serão utilizados os termos “Desenho Industrial” e “Design Industrial” com o mesmo significado, retratando o conceito proposto por Redig (2005).

Dentre as atribuições pertinentes às ações de projeto integradas do Design Industrial, junto à Arquitetura e ao Urbanismo, destaca-se na pesquisa o design de sinalização urbana e de mobiliário urbano, para compor um ambiente lúdico, funcional, agradável à população local e turistas.

Como consequência da inobservância das atribuições relacionadas ao Desenho Industrial, considerando o ambiente do Centro Histórico da Praia Grande, em São Luís – MA, verifica-se, como problemas detectados pela pesquisa, a ausência de um sistema de sinalização urbana eficaz, capaz de orientar e informar o transeunte sobre o lugar. Também é perceptível que, no lugar de maior circulação e concentração de pessoas, o Largo do Comércio, não há mobiliário urbano algum que permita o conforto das pessoas estacionárias. As lixeiras públicas são tonéis de metal, improvisados para a função, impróprios para o uso em um lugar com expressiva representatividade histórica.

Com a percepção sobre a necessidade do Design Industrial em projetos integrados, para revitalização e proteção de acervos históricos e culturais, surge a seguinte questão motivadora desta pesquisa: como evidenciar o valor do Design de Produto e Gráfico, como áreas de projeto integradoras junto à Arquitetura e ao Urbanismo, compondo as práticas de preservação do patrimônio histórico cultural?

A hipótese formulada na pesquisa é que a abrangência do Desenho Industrial, em projetos de revitalização e proteção do patrimônio histórico, integrado à Arquitetura e ao Urbanismo, produz artefatos e informações que estimulam e orientam a visitação e permanência de pessoas em sítios históricos. Desse modo, percebe-se uma variável independente, que consiste na abrangência do Desenho Industrial em projetos integrados para revitalização e proteção de centros históricos. Também é uma variável dependente

da visitação e da permanência de pessoas nesses centros históricos. Fazendo uma relação entre o quanto o Desenho Industrial atua, nos projetos integrados de revitalização de centros históricos, e o uso e apropriação das pessoas do ambiente urbano revitalizado.

Acerca dos métodos e técnicas empregados, no capítulo 1, sobre a Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural, e no capítulo 2, sobre os Projetos Integrados em Centros Históricos Tombados, foi utilizada a pesquisa documental para a identificação de literatura para base teórica da pesquisa, refinada com a revisão de literatura para identificação de citações e frases de apoio pertinentes ao trabalho. Em seguida, a revisão compilatória para inserção das citações no corpo do trabalho.

Para a estruturação do capítulo 3, que trata do Centro Histórico da Praia Grande, foi realizada uma entrevista focalizada sobre o processo de revitalização do Centro Histórico. A técnica é muito próxima a uma conversa, porém abordando um tema específico, onde o entrevistado fala livremente sobre o assunto (GIL, 2008). Combinada a essa técnica, também foi realizada uma pesquisa documental sobre o assunto, para agregar maior robustez aos dados coletados.

Foi utilizado a observação sistemática não-participante com registro fotográfico, no Largo do Comércio, para verificação do atual estado de conservação dos elementos que compõem a paisagem urbana no trecho objeto de estudo da pesquisa, percepção do uso do espaço público pela população e identificação da forma de atuação do Desenho Industrial para a revitalização do sítio histórico.

No capítulo 4, que consiste nas Contribuições do Design Integrado, utilizou-se da revisão da literatura para o embasamento teórico sobre as possibilidades de atuação do Desenho Industrial em projetos urbanos. Foram utilizados dados gerados no capítulo 3, para verificação sobre as formas de contribuições do Desenho Industrial em um projeto integrado para preservação do patrimônio.

Seguidamente, os dados levantados durante a observação foram analisados para a definição de ações de design referentes ao Desenho Industrial, para compor o projeto integrado de revitalização do centro histórico.

Para ilustrar o resultado, como exemplificação da atuação do Desenho Industrial, foram concebidas sugestões projetuais preliminares de artefatos para compor o ambiente urbano, atendendo às demandas identificadas na observação sistemática.

A tese está estruturada em capítulos, na seguinte sequência:

- Capítulo I: Proteção do patrimônio histórico e cultural.

Relevância da proteção do patrimônio histórico-cultural. Descrição de instrumentos legais de proteção do acervo patrimoniado.

- Capítulo II: Projetos integrados em centros históricos tombados.

Descrição de processos de revitalização em centros históricos tombados pelo poder público, apresentando resultados pertinentes.

- Capítulo III: Centro Histórico da Praia Grande

Antecedentes do Centro Histórico, apresentação do processo de revitalização e identificação de lacunas no projeto originadas pela ausência de design integrado.

- Capítulo IV: Contribuições do design integrado

Apresentação de atividades relacionadas ao Desenho Industrial, que podem ser integradas ao design e enquadradas na demanda de revitalização de centros históricos. Demonstração de exemplos de design integrado, consistindo em representações gráficas de ideias preliminares pertinentes ao design de produtos e design gráfico, para implementação de sinalização e mobiliário urbano no Centro Histórico da Praia Grande.

- Capítulo V: Métodos e técnicas

Descrição dos métodos e técnicas utilizados na pesquisa, como a pesquisa documental, a observação sistemática não-participante, a entrevista focalizada para o levantamento de dados. A interpretação e síntese de informações, realizadas posteriormente, subsidiaram conhecimento para a implementação de metodologia projetual para sinalização e desenho de mobiliário urbano.

- Capítulo VI: Resultados

Apresentação dos resultados obtidos através dos métodos e técnicas empregados na pesquisa.

- Capítulo VII: Conclusões

Apresentação das conclusões sobre os resultados colhidos na pesquisa.

1 PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL

O patrimônio constitui-se de elementos representativos do passado de determinados agrupamentos sociais, que são considerados testemunho da história, exibindo uma escala evolucionária de suas atividades, sentimentos e percepções. (ZANIRATO e RIBEIRO, 2006)

A percepção sobre o significado do patrimônio tem variado com o passar do tempo. O que antes era interpretado como marco de grandes conquistas e realizações, passou a ser visto como um acervo de bens culturais, que fazem referência à identidade popular da sociedade herdeira. Nessa perspectiva, o raio de ações preservacionistas foi ampliado a todos os aspectos que remetam a questões históricas e culturais, como paisagens, tradições, gastronomias, documentos, entre outros, trazendo para o cotidiano moderno a possibilidade de interagir diretamente com o acervo. Essa abertura de interesses, em relação ao passado do homem, fez emergir a valorização da gênese cultural da comunidade, estruturando-a e solidificando-a, tendo como resultado o reconhecimento da origem do idioma, a relação pessoal, cerimônias, ritos, crenças, comportamentos coletivos, dentre outras referências que definem a identidade de um povo que necessitam ser conservadas. (ZANIRATO e RIBEIRO, 2006)

O patrimônio hoje é preocupação de um número expressivo de países em todo o mundo, reunindo profissionais de diversas áreas, que compartilham postulados técnicos e teóricos relacionados a essas tarefas. As discussões sobre o patrimônio abrangem um grande número de aspectos, que vão desde a identificação de um conjunto cada vez mais abrangente de bens culturais - incluindo não apenas monumentos, mas também os bens natural e etnológico - até o gerenciamento e sustentabilidade dos patrimônios junto às comunidades locais. (POSSAMAI, 2000, p.16)

No Brasil, a proteção do acervo, mais precisamente edificações, paisagens e conjuntos históricos urbanos, se deu através do tombamento, instituído pelo Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937. Posteriormente, a Constituição Federal de 1988, artigo 216, ampliou o espectro do patrimônio cultural, reconhecendo o valor pertinente aos bens de natureza material e imaterial. (IPHAN, 2014b)

Os bens de natureza material são protegidos pelos órgãos públicos responsáveis, nas esferas municipal, estadual e federal, no caso o Instituto do Patrimônio

Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, através do Livro do Tombo. O Livro de Registros é o instrumento de reconhecimento e proteção dos bens de natureza imaterial, também abrangente às três esferas do poder público.

1.1 Livros de Tombo

Etimologicamente, o termo “tombar” pode significar o ato de derrubar, fazer cair, inclinar para um dos lados, dentre outros sinônimos, quanto como o ato de registrar, fazer a demarcação de terras, arrolar (FERREIRA, 2017).

As origens do termo se mostram um tanto controversas, segundo Santos e Telles (2016). Pois, relatam que alguns filósofos citam o termo *tumulum*, que significa elevação, mas também se encontra o termo *tumulus* significando eminência, elevação de terreno. Nesse comparativo, apenas nota-se a diferença na grafia, uma vez que ambos dão a ideia de erguimento, levantamento, revitalização.

Fazem referência à Torre do Tombo, atual Arquivo Nacional das Torres do Tombo, em Lisboa, Portugal, cuja origem se dá pelo hábito da guarda de documentos, provavelmente à partir de 1378, em uma das torres do Castelo de São Jorge, sendo transferidos para o Mosteiro de São Bento após o terremoto de 1755. (SANTOS E TELLES, 2016)

Citam, ainda, significados do termo toambo, presentes em um dos primeiros dicionários da língua portuguesa, de Raphael Bluteau em 1789, como: (i) tombar terras: catalogá-las com medidas e demarcações; (ii) fazer toambo de igreja e convento; (iii) indivíduo conhecedor de histórias antigas de um lugar. (SANTOS E TELLES, 2016) Independentemente da origem do termo, que não se faz objeto de pesquisa do presente trabalho, será adotado seu significado de registro, arquivo, guarda, e seus sinônimos pertinentes à proteção documental do bem material.

No Brasil, o decreto-lei nº 25 de 30 de novembro de 1937, que regulamentou a criação do atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, também definiu que os bens pertencentes ao patrimônio histórico e artístico nacional fossem inscritos em um ou mais dos quatro Livros de Tombo, Rabello (2009), a saber:

- a) Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico: bens classificados como arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular, assim como monumentos naturais;
- b) Livro de Tombo Histórico: bens de interesse histórico e obras de arte históricas;
- c) Livro de Tombo de Belas Artes: bens de arte erudita;
- d) Livro de Tombo das Artes Aplicadas: bens classificados como arte aplicada.

Quando um bem é inscrito no Livro de Tombo, respectivo à sua característica e valor atribuídos, produz-se um efeito jurídico de proteção àquele bem, com ações institucionais compatíveis com a atribuição de valor que justificou seu tombamento. (RABELLO, 2009)

No caso de um sítio urbano, Sonia Rabello (2009) comenta que o tombamento ocorre sobre todo o acervo arquitetônico e urbanístico, passando ao IPHAN a tutela sobre esse acervo, assim como o zelo pela vizinhança do bem tombado.

1.2 Livros de Registro

No contexto do patrimônio imaterial, segundo a definição do IPHAN (2014c):

[...] dizem respeito àquelas práticas e domínios da vida social que se manifestam em saberes, ofícios e modos de fazer; celebrações; formas de expressão cênicas, plásticas, musicais ou lúdicas; e nos lugares (como mercados, feiras e santuários que abrigam práticas culturais coletivas).

Assim, são uma herança impalpável, mas existente como identidade de uma cultura e da forma de expressão de um povo.

Uma característica importante do patrimônio imaterial, trata da forma de transmissão do conhecimento que é passada de geração a geração, sendo constantemente recriado, criando um ambiente de afirmação da própria história, identidade e continuísmo. (IPHAN, 2014)

Para a criação do modo de registro dessas manifestações, assim como os instrumentos de preservação, foi editado o Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000, instituindo o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial, também criando o

Programa Nacional de Patrimônio Imaterial – PNPI, consolidando o Inventário Nacional de Referências Nacionais – INRN.

O registro assume o caráter legal de preservação, reconhecimento e valorização do bem imaterial, sendo realizado com a inscrição em um dos quatro Livros de Registro, obedecendo sua categoria correspondente, como segue: (IPHAN, 2014)

- a) Livro de Registro dos Saberes: reúne conhecimentos e maneiras de fazer, próprias do dia a dia das comunidades;
- b) Livro de Registro das Celebrações: cataloga festas, rituais e manifestações de convivência coletiva, e outras práticas da vida social;
- c) Livro de Registro das Formas de Expressão: registra as manifestações artísticas de forma geral. A costume com tais manifestações definem normas, expectativas e padrões de qualidade;
- d) Livro de Registro dos Lugares: registra sítios, focos de práticas culturais coletivas, tais como: mercados, feiras, praças, santuários e outros.

A diferença perceptível entre os livros de registro e os de tomo, trata da materialidade do bem, visto que a definição de tomo parte do pressuposto do registro de algo tangível, que pode sofrer ações físicas de preservação. Mas ambos possuem convergência na principal função de suas existências: ser um instrumento legal de preservação de heranças fundamentais para a gênese da sociedade contemporânea.

2 PROJETOS INTEGRADOS EM CENTROS HISTÓRICOS TOMBADOS

O termo “revitalizar” no dicionário Aurélio significa “dar mais vitalidade, força, vigor, ou fazer recuperá-los, dar novo impulso, estímulo, fazer recuperar o grau de atividade” (FERREIRA, 2004). Tais sinônimos são empregados para definir os objetivos finais de projetos para recuperar a urbanidade de áreas desgastadas física e socialmente, pelo mau uso ou abandono, a fim de torná-las vivas novamente, na concepção de Gehl (2015), um lugar com espaços para atividades sociais e lazer, que permita a participação na vida urbana.

Projetos que pautam apenas a recuperação física de edificações e ruas de centros urbanos de forma isolada, omitindo a integralização multidisciplinar que aborda a reestruturação de espaços e seus respectivos usos, contribuem para a construção de ambientes contemplativos, desassociados da realidade contemporânea de seu entorno, que convidam a população e turistas para visitas esporádicas, ficando à mercê de um gradual abandono social. (GEHL, 2015; JACOBS, 2000)

Em contrapartida à evolução desse cenário, é conveniente ao desenvolvimento e implementação de projetos de revitalização em centros históricos urbanos, apresentar em seu escopo ações que influenciem no cotidiano do sítio, estimulando a apropriação do espaço público pela sociedade, através do reconhecimento cultural e histórico, assim como da identidade, fortalecendo o sentimento de pertencimento ao lugar, como forma de preservação do acervo material e imaterial.

Nessa perspectiva, percebe-se uma lacuna na metodologia de projeção aplicada aos processos de recuperação urbana, que concerne à relação dos transeuntes com o ambiente urbano através de sistemas de artefatos contemporâneos coadjuvantes ao acervo histórico restaurado, característica do campo de conhecimento abrangente ao design de produto, cujo esforço projetual direciona para uma interação intuitiva e eficaz com objetos e mensagens em uma dinâmica cultural e social (BONSIEPE, 2012), envolvendo princípios cognitivos e significância próprias do indivíduo, em conjunto com processos industriais de produção.

[...] estabelecemos com aquele objeto o mesmo tipo de relação que estabelecemos com as pessoas com as quais tratamos de nossos negócios e com as quais, justamente, não nos interessa manter relações sentimentais, mas de correção, utilidade, colaboração. A relação, enfim, que estabelecemos

com aquele objeto é uma relação “social”, porque na realidade concebemos o mundo como a dimensão na qual vive e opera uma comunidade, na qual se articula a dialética da sociedade ativa. (ARGAN, 2001. p.128)

Apesar de ser um ambiente de preservação da história e cultura locais, as demandas de comportamento da sociedade acompanham os tempos atuais, exigindo estudos que fundamentem intervenções que assegurem o complexo e delicado equilíbrio entre o antigo e o moderno, como caráter de estímulo ao uso das potencialidades que o lugar oferece aos seus usuários.

A seguir, estão relacionados exemplos de intervenções urbanas: (i) Rio de Janeiro (RJ); (ii) Porto Alegre (RS) e (iii) em *Ciutat Vella*, em Barcelona, Espanha. Todas com regiões contempladas com importantes acervos arquitetônicos, representativos de estilos construtivos do Brasil Colônia e Império, nos casos nacionais, e acervos mais antigos, no caso de Barcelona, que foram restaurados para uso contemporâneo, em processos que envolveram a comunidade local para a ocupação dos espaços, estimularam eventos sociais, mas que demonstram atualmente a lacuna projetual referida anteriormente, em menor ou maior intensidade, devido as características urbanas de cada lugar.

2.1 Lapa no Rio de Janeiro (RJ)

A Lapa, no bairro do Centro da capital fluminense, tem a referência de diversão noturna, conseqüente de sua fama boêmia característica da década de 1930. No início da ocupação do lugar eram terrenos alagadiços, lagoas e pântanos entre morros, que foram aterrados para a construção dos primeiros assentamentos e ruas, estabelecendo-se uma infraestrutura urbana, sendo construídas as primeiras igrejas no séc. XVIII, assim como o Aqueduto, cuja obra iniciou no séc. XVII, e o Passeio Público (VAZ e SILVEIRA, 2015). Os processos precursores de remodelação urbana promoveram, no decorrer da história, importantes alterações morfológicas que configuraram no aspecto atual da Lapa.

Na primeira metade do séc. XX, a Lapa possuía edificações residenciais familiares, assim como outras que abrigavam o lazer dissimulado frequentada por políticos, intelectuais, artistas, estudantes, imigrantes, entre outros (BARTOLY, 2011),

construindo o perfil boêmio, criativo, subversivo e “malandro” que a caracteriza até os dias atuais.

O governo de Vargas, nos anos de 1940, conhecido como Estado Novo, reprimiu com força o ambiente festivo, realizando obras viárias, de ordenação e estética urbana, o que promoveu o início da decadência urbana e social da região (BARTOLY, 2011; VAZ e SILVEIRA, 2015). As intervenções aplicadas no início do séc. XX, segundo Lilian Vaz e Carmen Silveira, não lograram o êxito necessário, “... muitas delas produziram resultados imprevistos que contribuíram para a degradação dos espaços da cidade” (VAZ e SILVEIRA, 2015, p.75), como a demolição de imóveis emblemáticos e representativos da arquitetura do séc. XVII e XIX, a expulsão de antigos moradores do lugar, acarretando a geração de grandes vazios urbanos.

Já na década de 1970, as autoras observaram uma tendência de intervenção urbana, aplicada em cidades europeias e norte-americanas, onde os espaços degradados eram ocupados e revitalizados através de atividades contemporâneas de entretenimento, comerciais e residenciais, tornando-os locais de referência turística e de empreendedorismo, valorizando-os financeiramente. Porém, tais atividades comumente geravam processos de gentrificação, atingindo diretamente os moradores já estabelecidos no lugar.

No Rio de Janeiro, nos anos de 1980, o Projeto Corredor Cultural, com uma visão diferenciada sobre a forma de revitalizar o espaço urbano, com atenção às características e potencialidades do lugar, envolvendo as atividades e usos locais, iniciou intervenções urbanas revitalizadoras, não apenas na Lapa, mas nos imóveis no entorno da Praça XV, Saara, Largo de São Francisco e Cinelândia (Figura 01). Posteriormente, a implantação do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, na década de 1990, onde as ações tomadas passaram por processos de decisões observadas as políticas, planos e projetos urbanos, evitando-se obras isoladas do contexto da paisagem urbana existente. (VAZ e SILVEIRA, 2015)

Segundo Magalhães (2001), entre os projetos realizados e as ações implementadas destacam-se, na década de 1980 e 1990, as intervenções físicas (recuperação de praças, de ruas de serviços, de calçadas, com atenção ao paisagismo, à arte urbana e ao mobiliário urbano), as denominadas “controle urbano” (ordenação de ambulantes, de estacionamento de veículos, retirada de população de ruas) e outras, às quais não faltam ingredientes, como o *city marketing* e as parcerias público-privadas. (VAZ e SILVEIRA, 2015, p.80)

Figura 01: Locais de abrangência do Corredor Cultural



A área total do Corredor Cultural abrange 1.294.625 metros quadrados da região central da cidade. Na SAARA, permanece o traçado colonial, com lotes muito estreitos e compridos. Na Praça Quinze, monumentos intercalados de arquitetura civil e religiosa conferem um tom de nobreza ao local. E na Lapa-Cinelândia, os sobrados de inspiração eclética ganham um caráter popular, de colorido marcante.

Fonte: MACHADO, 2015

Nesse período, relevantes intervenções são implementadas, como o projeto Arte nos Muros, recuperação da Sala Cecília Meireles, a restauração da Fundação Progresso e a instalação do Circo Voador.

Segundo Silveira (2004), em uma grande intervenção urbanística executada no início da década de 1990, foram criadas grandes áreas de calçadas para facilitar e estimular o tráfego de pedestres, junto com um passeio central onde foram plantadas palmeiras imperiais entre o Lampadário da Lapa, uma obra de Bernadelli, e os arcos, uma paisagem urbana que permanece nos dias atuais, conforme mostra a figura 02, em uma imagem contemporânea do lugar.

Figura 02: Calçadas e passeio próximos ao Lampadário da Lapa



Fonte: Imagem do Google Earth®, datada de junho/2018, editada pela autora.

Na gestão entre 1991 e 1994 do Governo do Estado, foi realizado o Projeto Quadra da Cultura na Lapa, com o objetivo de estimular e valorizar o caráter cultural do lugar, fazendo referência à sua vocação.

Em conjunto com essa iniciativa, a prefeitura executou ações de recuperação urbanística, destinando imóveis ocupados irregularmente a atividades culturais desenvolvidos pelo Estado ou por entidades pertinentes a esse fim. (VAZ e SILVEIRA, 2015)

Na sequência de propostas para revitalização da Lapa, foi instituído o Projeto Distrito Cultural da Lapa, em 1999, com finalização prevista para setembro de 2002, tendo como objetivo a completa requalificação da região, atuando em várias frentes interligadas de ações, de modo a atingir a sustentabilidade do desenvolvimento socioeconômico, através do turismo cultural.

A Rua do Lavradio, que liga dois expoentes da cultura carioca, a Lapa e a Praça Tiradentes, constitui-se como parte integrante do Centro Histórico do Rio de Janeiro. Está localizada exatamente no perímetro da área de interesse para revitalização, visto seu reconhecimento como um local estratégico que combina intenção econômica e valorização cultural e da identidade carioca (BAUTES, 2006).

A importância de evidenciar esta rua como exemplo de revitalização na Lapa reside na sua relevância cultural e arquitetônica, herança da elite carioca do séc. XIX. Bautes (2006) relata que o logradouro foi uma das primeiras ruas residenciais da cidade, aberta em 1771 pelo Marquês de Lavradio.

No século seguinte, abrigou poetas, escritores, tipógrafos políticos e artistas que se destacaram na história do Rio de Janeiro. Entre os moradores ilustres, figuram Duque de Caxias, Marquês de Cantagallo, o ator João Caetano, a artista Jesuína Montani e o Marquês de Olinda. A figura 03 apresenta alguns exemplos arquitetônicos da época, preservados, em imagem recente obtida através do aplicativo Google Earth®.

Figura 03: Exemplos arquitetônicos da Rua do Lavradio.



Fonte: Imagem do Google Earth®, datada de março/17.

Depois de passar por um período de precarização, a rua foi tombada e seus edifícios antigos recuperados. No decorrer da década de 1990, a rua começou a ser transformada, com o objetivo principal de preservação do patrimônio material existente e revitalização urbana, através de ações implementadas pelo Programa Corredor Cultural.

Em 1996 foi inaugurada a Feira de Antiquidades (figura 04), que ocorre sempre no primeiro sábado do mês, envolvendo comerciantes, expositores, camelôs e outros agentes econômicos, que dinamizou a esfera econômica do lugar, valorizando o comércio e o ambiente urbano (BAUTES, 2006), fixando a população local e incentivando a apropriação da rua pelos transeuntes.

Estes atores são os que se apropriaram daquele espaço durante várias décadas: camelôs, moradores de rua, proprietários de prédios antigos voltando a se interessar por este local, os comerciantes que ficaram e os que podem ser chamados de “empresários culturais”. (BAUTES, 2006, p. 158)

Figura 04: Feira de Antiquidades realizada na Rua do Lavradio



Fonte: Imagem constante no diariodorio.com, na matéria sobre os 23 anos da Feira, edição de 01/11/2019.

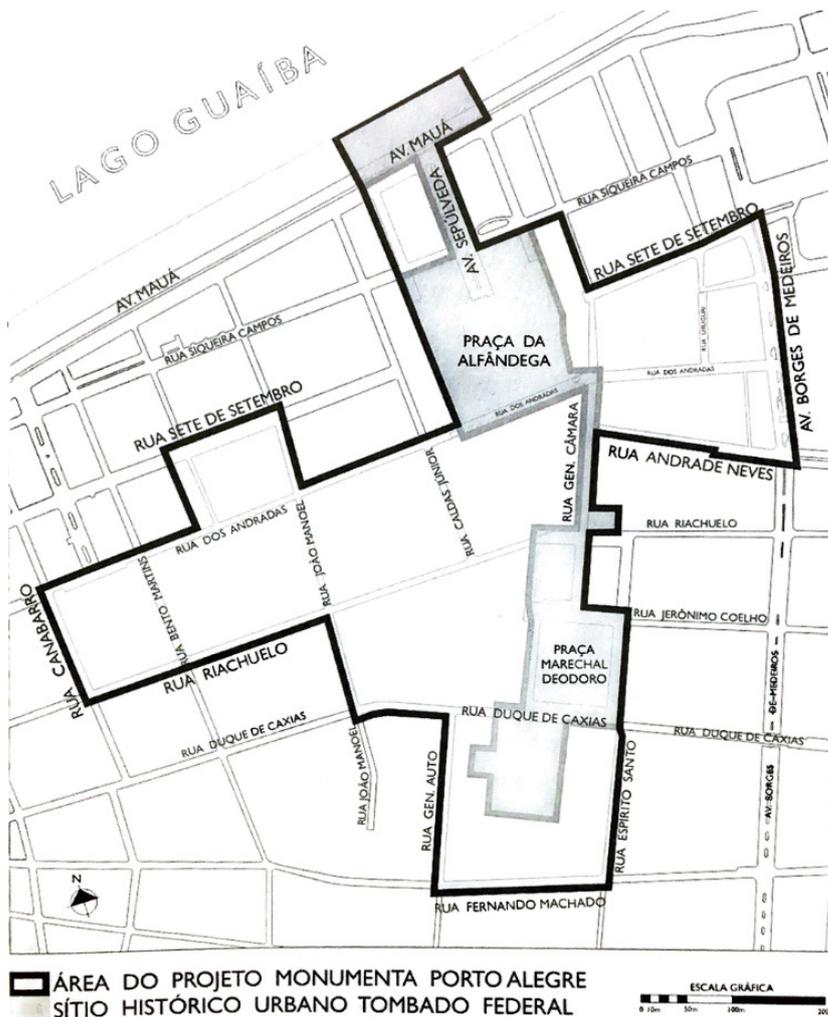
2.2 Centro Histórico de Porto Alegre (RS)

O processo de urbanização da cidade de Porto Alegre (RS) foi posterior a muitos outros agrupamentos urbanos do nordeste e sudeste, quando ainda havia disputa

entre as coroas Portuguesa e Espanhola pelas terras mais ao sul, motivada pelo domínio das riquezas da região do Rio da Prata e pela segurança de atracação dos navios, favorecido pela forma da costa. Somente em 1737 que foi construído um forte português na foz da Lagoa dos Patos, que originou duas décadas depois, a Capitania do Rio Grande de São Pedro (BICCA, 2015), favorecendo a ocupação das margens do Lago Guaíba.

O Centro Histórico possui uma malha urbana do final do séc. XVIII, com edificações erguidas de arquitetura eclética, característica do séc. XIX e início do séc. XX, expressando principalmente influências dos estilos neoclássico, *art nouveau* e *art déco*. É composto, como referências centrais, pela Praça da Alfândega e seus entornos, e pela Praça Marechal Deodoro da Fonseca, conhecida como a Praça da Matriz, também com seu entorno (Figura 05). Ambas tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN em 2002. (SILVA, 2006)

Figura 05: Área de abrangência do Projeto Monumenta Porto Alegre (RS)



Fonte: Bicca (2015)

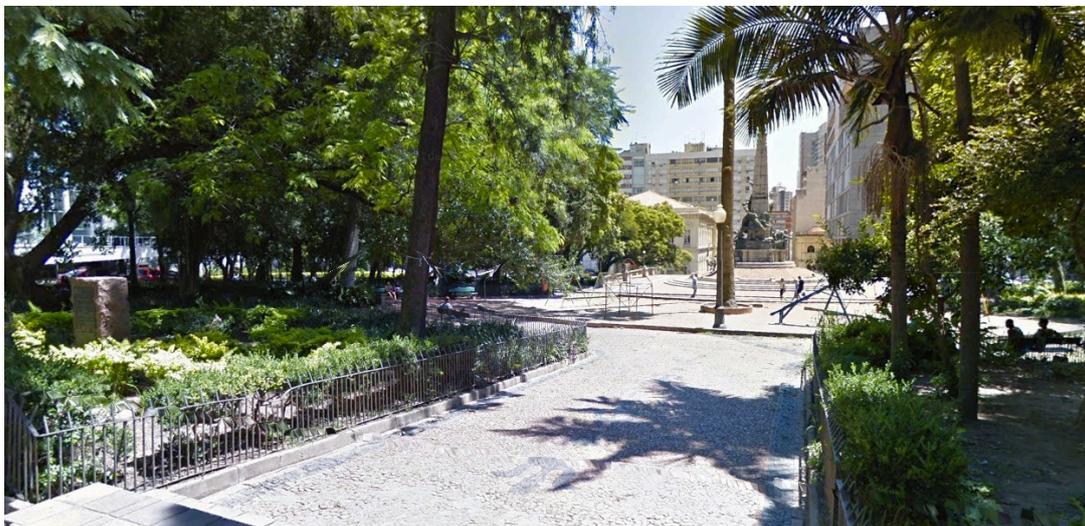
Essas praças configuram-se como os primeiros espaços urbanos abertos da cidade. A Praça da Alfândega (Figura 06), próxima aos portos, possuía função comercial e de chegada de mantimentos, onde a população se direcionava para fazer compras. A Praça da Matriz (Figura 07), onde havia a Igreja Matriz da Freguesia e, posteriormente, a Câmara e o Palácio do Governo, ficava a concentração do poder religioso e institucional. (SILVA, 2006)

Figura 06: Praça da Alfândega



Fonte: Bicca (2015)
Foto: Cristiano Mascaro

Figura 07: Praça da Matriz



Fonte: Google Earth®, datada de novembro/2018

O desenvolvimento urbanístico da cidade aconteceu espelhado em outros grandes centros, inspirados pelos conceitos modernistas na virada do século XIX para o XX, também em crescimento na época, como Paris principalmente, Rio de Janeiro em seu processo de modernização, São Paulo, Belo Horizonte, assim como Argentina e Uruguai (SILVA, 2006; MACHADO, 2004). Porém, com o crescimento da rede ferroviária e rodoviária, a função dos portos foi-se esvaziando, ocasionando a imigração dos residentes a outros lugares, assim como instituições bancárias e públicas. Já na década de 1960, a região dos portos encontrava-se degradada arquitetônica e urbanisticamente, mas ainda com intenso fluxo de pessoas, motivado pelas atividades comerciais ainda efervescentes. (SILVA, 2006)

No final do séc. XX, cresceram movimentos intencionadas à preservação do acervo arquitetônico de Porto Alegre.

Essas iniciativas garantiram a permanência de importantes exemplares da arquitetura pública e de um número menor de edificações particulares. Contribuíram para tanto a oposição corajosa dos pioneiros preservacionistas, as campanhas públicas, os inventários do patrimônio municipal iniciados em 1971, a organização dos serviços estadual e municipal de patrimônio e os tombamentos, entre outros. (BICCA, 2015, p.158)

Na década de 1980, outras ações foram primordiais para a preservação do acervo arquitetônico histórico da Capital e estabelecimento, em 1990, do Corredor Cultural da Rua da Praia, como a não demolição da Usina do Gasômetro, que foi transformada em Espaço Cultural Municipal (Figura 08), a restauração do Theatro São Pedro, edificado em 1858 (Figura 09), conversão do antigo Hotel Majestic para a Casa de Cultura Mário Quintana (Figura 10) e a implantação, no edifício Força e Luz, do Centro Cultural Érico Veríssimo (Figura 11).

Figura 08: Usina do Gasômetro.



Fonte: Wikipedia.

Figura 09: Theatro São Pedro



Fonte: Wikipedia.

Figura 10: Casa de Cultura Mario Quintana



Fonte: Casa de Cultura Mario Quintana – CCMQ / Autor: Alex Glaser

Figura 11: Centro Cultural Érico Veríssimo



Fonte: Wikipedia.

Importantes intervenções foram realizadas, desde a predecessora Igreja Nossa Senhora das Dores, em 1938, até as ações no sítio situado entre o Palácio Piratini e

o Pórtico do Cais Mauá, em 1999, resultando na oportunidade de Porto Alegre ser agraciada com o Programa Monumenta.

Inicialmente, o Programa propôs como uma de suas atribuições, o Plano de Interpretação do Centro Histórico, que consistiu em um conjunto de ações que teve como objetivo a democratização do acesso às informações históricas sobre a cidade, de modo a estimular a apropriação do patrimônio por parte da população e turistas e a compreensão dos processos de mudanças ocorridos através do tempo. (CUTY, 2007)

Através desse Plano, houve a possibilidade de levantar os centros culturais e espaços com condições de terem esse conjunto de ações executado, além da realização de projetos de educação patrimonial e capacitação de pessoas para agir e interagir com o acervo material e imaterial. (CUTY, 2007)

Ainda em 1996, a municipalidade implementou o Projeto Corredor Cultural da antiga Rua da Praia, atual Rua dos Andradas (Figura 12), uma rua que ficava à margem da praia, mas foi-se distanciando do Guaíba devido a sucessão de aterros realizados desde o final do séc. XIX.

Figura 12: Rua dos Andradas.



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre / Autora: Cristine Rochol

Na primeira metade do séc. XX, foram construídas opulentas residências das famílias mais abastadas e o comércio mais elitizado era realizado em lojas elegantes

da rua. Essas características tornaram a Rua dos Andradas famosa e uma referência no comércio da cidade.

Atualmente, a rua apresenta um trecho exclusivo para trânsito de pedestres, com um conjunto de edificações em diversos estilos preservadas e estabelecimentos comerciais ao nível da rua.

Pozzer (2018) realizou em sua pesquisa, um levantamento do mobiliário urbano empregado nesse ambiente, apropriando-se dos métodos de registro fotográfico e descrição propostos por Gehl e Svarre (2018). Como resultado, identificou um elevado número de itens como lixeiras, cabine para telefone público, caixas de correio, entre outros, conforme apresentado na figura 13.

Figura 13: Mobiliário urbano na Rua dos Andradas



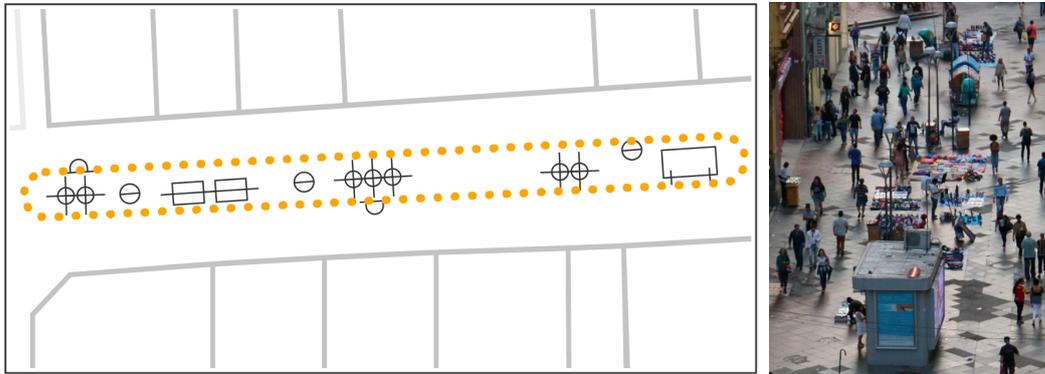
Fonte: Pozzer (2018)

Em sua pesquisa, Pozzer (2018) encontrou padrões na instalação desses mobiliários, percebeu alguns intervalos com espaços vazios, além de outros elementos implementados sem qualquer padrão reconhecível, como bancas de revistas, postes de rede elétrica, dentre outros.

Os padrões encontrados por Pozzer (2018) foram mapeados da seguinte forma:

- Os elementos urbanos foram instalados no eixo central da via; (Figura 14)

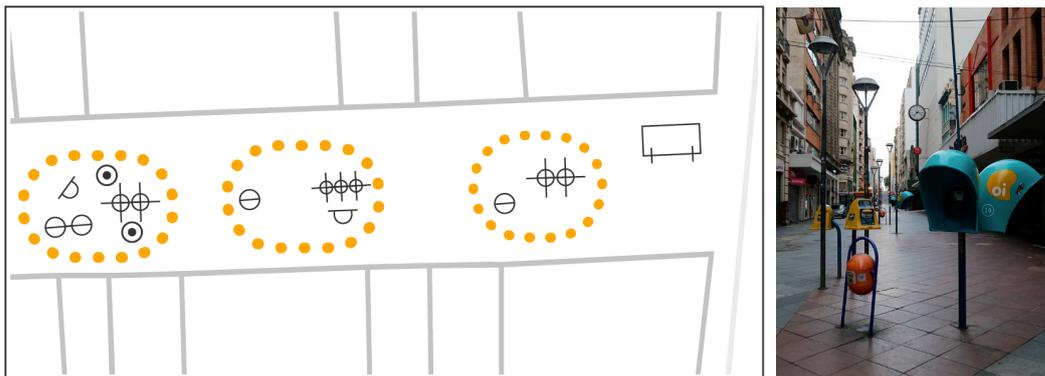
Figura 14: Eixo de aplicação do mobiliário



Fonte: Pozzer (2018)

- Ritmo na disposição em grupos do mobiliário urbano, com organização variável destes; (Figura 15)

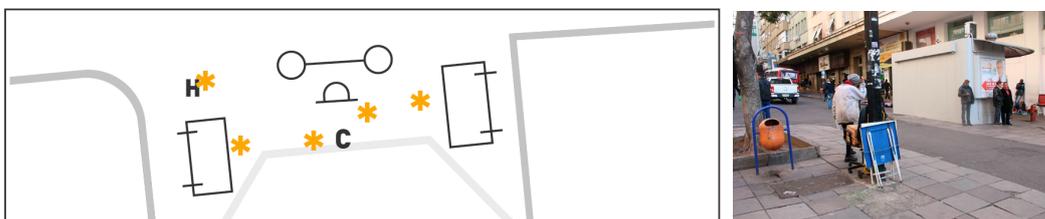
Figura 15: Disposição do mobiliário urbano



Fonte: Pozzer (2018)

- Mobiliário urbano aplicado sem nenhum padrão reconhecível; (Figura 16)

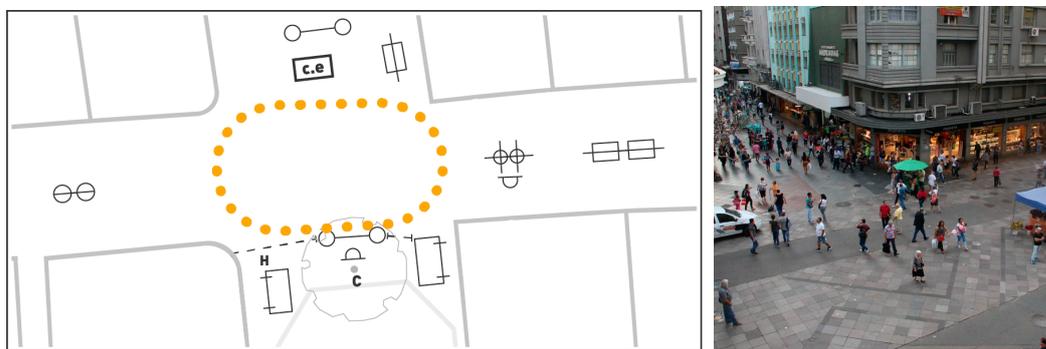
Figura 16: Mobiliário urbano instalado sem padrão reconhecível.



Fonte: Pozzer (2018)

- Área do calçadão sem nenhum mobiliário, especificamente no quadrante que forma a Esquina Democrática; (Figura 17)

Figura 17: Espaço sem mobiliário urbano.



Fonte: Pozzer (2018)

Alguns dos mobiliários encontrados por Pozzer (2018), em sua pesquisa, constituem-se de artefatos genéricos, produzidos em larga escala para implementação em qualquer espaço que lhe seja designado. Outros, são artefatos padrões das empresas de serviço que estão atuando no lugar, como telefonia e correios.

Em 1998, o Projeto Revitalização do Centro contou com a participação de entidades interessadas na problematização do projeto e na proposição de ações integradas para a região, que passou a ser considerada polo do principal acervo histórico da cidade (BICCA, 2015).

A abordagem do projeto junto às comunidades e instituições, que vivem e trabalham no lugar, garantiu um diagnóstico mais preciso das demandas urbanas e socioeconômicas do sítio onde a intervenção foi necessária, de modo a entender que a revitalização não trata apenas da recuperação do patrimônio físico degradado, mas da forma como qualificar o modo de vida da população local contemporânea.

As Praças da Alfândega e da Matriz, e seus arredores, são palco de vários eventos populares, como a Feira do Livro (Figura 18), a Bienal de Artes Plásticas do Mercosul, a programação cultural no prédio do Instituto dos Arquitetos do Brasil, o complexo Multipalco, com dois teatros ativos. Dessa forma, criam-se oportunidades para a população se apropriar do espaço público, valorizando sua identidade, apreciando cada recanto de sua herança cultural.

Figura 18: Feira do Livro na Praça da Alfândega.



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre / Autor: Alex Rocha.

O Programa Monumenta investiu, também, na qualificação da comunidade local a fim de estimular a autoestima relacionada ao acervo tombado. Foram organizadas oficinas de arqueologia; atividades de educação patrimonial, em parceria com a Faculdade Porto Alegrense – FAPA; mostra de grafismos, com Grafistas Associados do Rio Grande do Sul – GRAFAR; qualificação de artesãos voltada à expressão do patrimônio nas peças produzidas, através de contratos com o Laboratório Piracema de Design; Heloísa Crocco Design; LT Arquitetura Interiores, Design, Projeto e Execução; um curso de formação de artífices de marcenaria e carpintaria para restauração, através de contrato com o Instituto Pão dos Pobres; e a implantação do Projeto do Museu do Percurso do Negro, formando jovens monitores para informar a população. (BICCA, 2010)

2.3 *Ciutat Vella*, Barcelona, Espanha

Ciutat Vella, ou Cidade Velha traduzido ao português, é o distrito de Barcelona que compreende o centro histórico da cidade (Figura 19). É o núcleo urbano onde foi

fundada a cidade romana de Barcino, no séc. I d.C. Passou o séc. VIII sob domínio muçulmano, sendo retomada no século seguinte pelos cristãos.

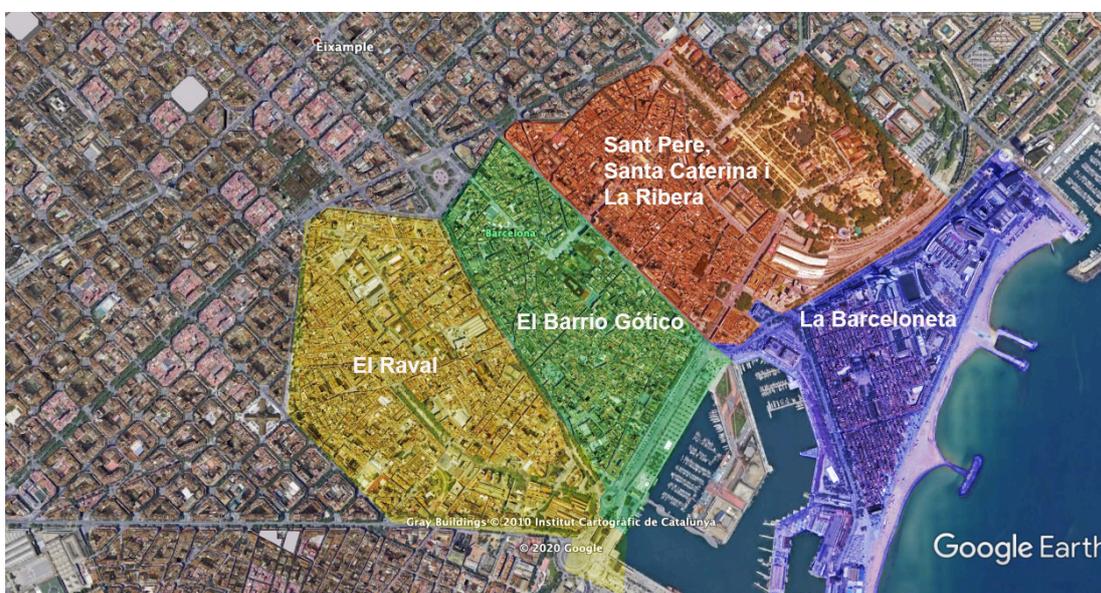
Figura 19: *Ciutat Vella* entre os demais distritos de Barcelona.



Fonte: pt.wikipedia.org. Autor: HansenBCN.

Atualmente, o antigo distrito é dividido em três bairros: (i) *El Raval*; (ii) *El Barrio Gótico*; (iii) *Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera*; (iv) *La Barceloneta* (Figura 20). Dentro destes bairros são encontrados “bairros menores”, que são reconhecidos pelo protagonismo histórico. (MENESES, 2002)

Figura 20: Bairros da *Ciutat Vella*.



Fonte: Imagem do Google Earth © datada de abril/2019, editada pela autora.

El Barrio Gótico, Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera são os lugares com acervo arquitetônico mais antigo, algumas construções com quase 2000 anos, entre as quais, as muralhas romanas. Outras mais recentes, mas com força representativa em seus estilos arquitetônicos, como edifícios góticos, barrocos e modernistas. (MENESES, 2002)

A cidade de Barcelona, em sua gênese, nunca foi uma capital de alguma monarquia ou mesmo um Estado importante. Esse aspecto influenciou em seu desenho urbano, pois não foi considerada a necessidade de haver espaços públicos, exceto a *Rambla*, um largo acesso que fazia ligação do interior com o mar. A malha urbana era extremamente densa dentro das muralhas. (NARCISO, 2008)

No auge da Revolução Industrial, Barcelona ainda se apresentava com características urbanas medievais. Era carente de espaços, a instalação de indústrias gerou uma aglomeração de construções no reduzido espaço urbano da cidade, em conjunto com uma acelerada expansão demográfica. A solução encontrada foi a instalação das indústrias e acomodação dos imigrantes em municípios independentes fora da delimitação original, hoje constituindo-se bairros da cidade. (NARCISO, 2008)

Em meados do séc. XIX, Ildefonso Cerdá dá início ao plano urbanístico que transforma a cidade. Com planos de extensão para além dos limites impostos pelas muralhas romanas, estas são demolidas, os espaços vazios outrora ocupados pelas igrejas são transformados em espaços públicos. Em 1859, cria um plano de planejamento urbano considerado muito avançado para a época, denominado projeto de *Ensanche*. (TATJER, 2000; DIAS *et al*, 2014)

Segundo Tatjer (2000), o projeto de *Ensanche* consistia na construção de eixos viários cruzando o antigo centro, fazendo a comunicação entre as montanhas e o porto, e ligando a cidadela a *Montjuic*, uma colina a sudoeste da cidade.

A intenção de Cerdá era de implementar ruas largas, a fim de adaptar o trem a vapor como meio de transporte, quarteirões que podiam se estender acompanhando o crescimento da cidade. Propunha uma hierarquia das ruas, onde as menores se encontram com as maiores e mais largas, além de distribuir indústrias, parques, comércio e residências de forma equilibrada. (BRITO, 2010)

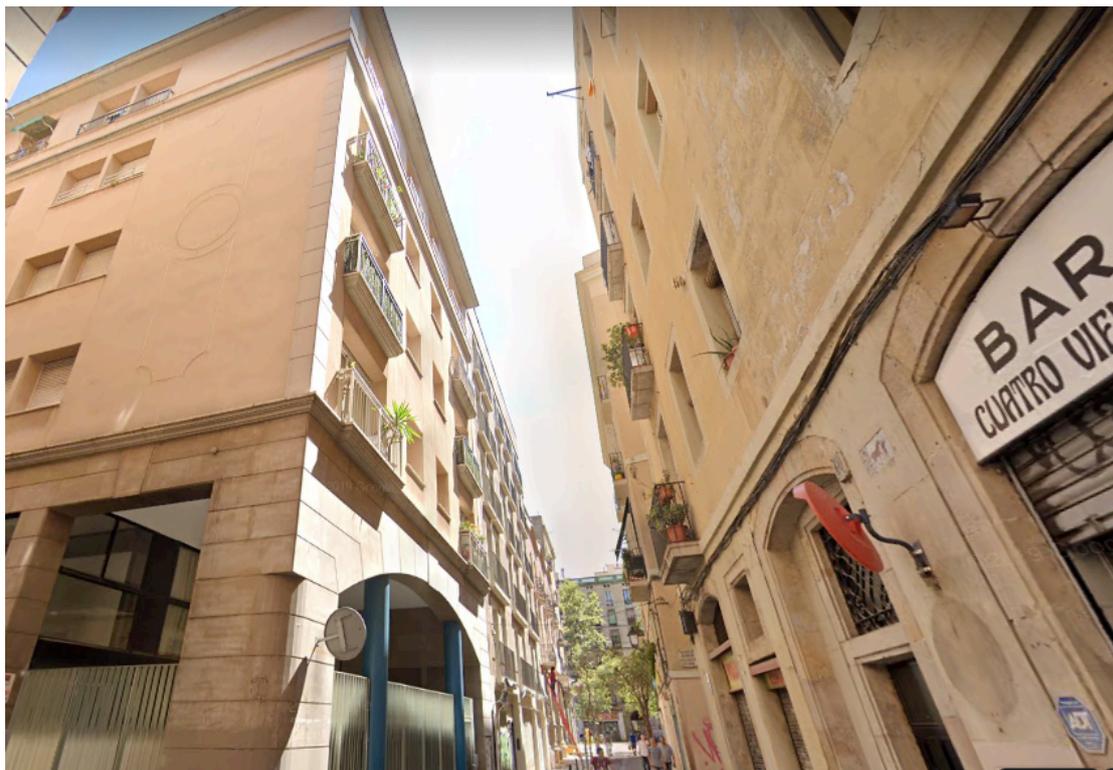
O plano de Cerdá não foi concretizado em sua época, mas foi adicionado a um projeto maior, proposto pelo advogado Ángel José Baixeras, realizado entre 1878 e 1889. Propunha intervenções urbanas fortes que modificaram todo o tecido urbano

histórico de Barcelona, com a construção de ruas, novos alinhamentos e retificação do traçado. (TATJER, 2000)

No final do séc. XIX e início do séc. XX, alguns projetos buscaram atenuar e desfazer as intervenções, consideradas agressivas, realizadas por Baixeras, propondo soluções mais respeitosas com o patrimônio e recompondo algumas áreas afetadas, recriando espaços medievais como o Bairro Gótico. Estes projetos foram concebidos por alguns dos arquitetos mais reconhecidos e prestigiados da época, como Galdí, Domenech i Montaner, J. Puig i Cadafalch, Jeroni Martorell, J. Rubio i Bellver. (TATJER, 2000)

A mesma autora relata que a década de 1960 foi um marco no desenvolvimento econômico e no crescimento metropolitano, ocorrendo uma forte especulação urbana, que influenciou em uma corrente de intervenções arquitetônicas no centro histórico oposta à planificação corrente. O que corroborou com a construção de edificações modernas ao lado de exemplares de estilos mais antigos, como este prédio na *Carrer de La Cera*, em *El Raval*, mostrado na figura 21.

Figura 21: Edificação moderna no Centro Histórico.



Fonte: Imagem do Google Earth®, com data de junho/2018.

Em 1987, o *Ministério de Obras Públicas, Transportes y Meio Ambiente* – MOP-TMA reconheceu a *Ciutat Vella* como *Area de Rehabilitación Integrada - ARI*, um instrumento do Ministério que permite a articulação de todas as administrações da zona para a revitalização do ambiente urbano. (ABELLÀ, 1996)

A principal motivação para o início da revitalização do lugar remete à realização das XXV Olimpíadas, em 1992, na cidade. A reestruturação urbana transcendeu os limites da *Ciutat Vella*, abrangendo outras zonas de Barcelona. (MENESES, 2002) Segundo Marti Abellà (1996), foi criada a *Promoció de Ciutat Vella S. A. – Procivesa*, uma sociedade anônima municipal incumbida de gerenciar o projeto. O modelo de atuação adotado, consistiu em compatibilizar a área de residência com a atividade econômica terciária (comércio, hotelaria, turismo, serviços e lazer) e potencializar as ofertas culturais, de modo a evitar a saída da população residente e atrair novos moradores, desencadeando um processo de revitalização social, econômica e urbanística.

Todo o processo de tomada de decisões foi acompanhado pela população residente e comerciantes, que tiveram voz ativa nos assuntos em que refletiam seus interesses. Essa ação proporcionou a integração e apropriação da comunidade com o lugar, fortalecendo a identidade do Distrito com as pessoas que moram e trabalham nele.

A autora coloca que o plano de reabilitação da *Ciutat Vella* atendeu, de forma geral, as seguintes metas:

- A criação de uma complexidade e diversidade urbana que alicerçou a revitalização do lugar;
- A consolidação da população do Distrito;
- Recuperação urbanística e dos imóveis, com a criação de áreas verdes, espaços públicos, habitações e a revitalização da “fachada marítima” (a região costeira do distrito);
- Melhora na infraestrutura local, atuando na mobilidade e na modernização das redes de fornecimento de serviços;
- Incentivo ao uso dos transportes públicos e de bicicletas, em detrimento ao uso de veículos particulares, observando as necessidades dos residentes.

As atuações de revitalização na *Ciutat Vella*, potencializando sua complexidade e diversidade urbana, incentivaram novos usos do espaço urbano com a apropriação da população pedestre e ciclistas, que começaram a fazer uso de circuitos próprios e sinalizados.

O site da prefeitura de Barcelona¹ informou em 09/11/2018 um projeto de remodelação de *La Balconada del Moll de la Fusta*, a área litorânea do *Barrio Gótico* (Figura 22). O objetivo da obra foi aumentar o conforto para o lazer, o verde urbano e implementar nova rede de iluminação pública.

Figura 22: Projeto de remodelação da área litorânea do *Barrio Gótico*.



Fonte: Site da prefeitura de Barcelona.

A remodelação urbana instituiu a instalação de mobiliários e equipamentos urbanos com formas, cores e materiais modernos, projetados para se integrarem ao ambiente histórico e ao uso no lazer da população. (Figura 23 e 24)

Figura 23: Mobiliário urbano no projeto de remodelação



Fonte: Site da prefeitura de Barcelona.

¹ <http://www.ajuntament.barcelona.cat>

Figura 24: Mobiliário urbano no projeto de remodelação



Fonte: Site da prefeitura de Barcelona.

Os equipamentos urbanos implementados na *Ciutat Vella* possuem características contrastantes entre o novo e o antigo. Em uma análise visual das imagens colhidas para a pesquisa, percebe-se problemas relacionados à manutenção dos equipamentos, como também o uso de lixeiras abertas, sem um sistema de fechamento do resíduo armazenado. A figura 25 mostra exemplos de equipamentos urbanos em *La Rambla*: cabine telefônica pichada e lixeiras abertas.

Figura 25: Equipamento urbano em *La Rambla*



Fonte: Imagem do Google Earth ©, com data de julho/2019.

O exemplo mostrado na figura 26 apresenta mobiliário implementado na *Plaça Sant Miquel*, em *El Raval*, para uso da população sem ser fixado no chão, permitindo aos usuários posicioná-lo da melhor forma para reunir agrupamentos, a fim de relações sociais.

Figura 26: Mobiliário urbano na *Plaça Sant Miquel*, em *El Raval*



Fonte: Imagem do Google Earth[®], com data de novembro/2018.

As intervenções para a revitalização do Distrito foram realizadas de forma a reposicionar o sítio no ciclo de vida contemporâneo da cidade, incorporando comportamentos de uso atuais em moradias, instalações públicas, mobiliários e equipamentos urbanos.

O modelo de reestruturação urbana de Barcelona foi um marco no urbanismo das cidades, no final do séc. XX. Foi reconhecido como Modelo Barcelona e teve seus princípios replicados em algumas cidades, inclusive as latino-americanas. Contudo, o geógrafo espanhol Horacio Capel, realizou estudos aprofundados sobre o impacto urbanístico e social das intervenções, apontando particularidades, deficiências e questionamentos sobre aspectos que considera os reais motivos para a execução da revitalização, como a necessidade de promoção internacional, interesses políticos e econômicos em detrimento de uma gestão voltada a benefícios direcionados à população local, por exemplo. (ABRANTES, 2010)

2.4 Reflexões sobre os Projetos Integrados Implementados

Como se pode observar, nos dois casos apresentados sobre processos de revitalizações urbanas, em capitais de diferentes regiões do país, e um caso na Espanha, mostraram pertinência a aspectos relacionados à reconstrução e à restauração dos bens materiais, como edificações, praças e infraestrutura urbana, capacitação técnica da comunidade local para sustentabilidade de suas atividades comerciais, incentivo para realização de eventos culturais, ocupação e uso ordenado dos imóveis recuperados, com moradias, comércio e instituições, dentre outras providências.

Entretanto, não é percebido um movimento articulado advindo do Design, no sentido de implementar artefatos urbanos projetados para a composição de uma paisagem urbana convidativa e organizada visualmente. Há uma lacuna referente à aplicação de estratégias de design de produtos que integrem o transeunte ao ambiente público recuperado, utilizando-se de artefatos e sistemas urbanos integrados que informem e estimulem a apropriação do espaço de modo confortável e seguro no cotidiano de suas atividades.

Esse descompasso em relação ao emprego do design de artefatos no projeto integrado, dá margem à dificuldade de manutenção e recuperação do bem público, por exemplo. Isso porque mobiliários e equipamentos produzidos em série, para uso generalizado em áreas públicas, sem um projeto fundamentado em dados obtidos no ambiente onde serão inseridos, não oferecem soluções adequadas para serviços de manutenção, sendo logo sujeitos à substituição, ocasionando custo maior ao erário público, tendo como resultado muito comum, a não realização desses serviços.

O exemplo de Barcelona mostra a presença intensa de mobiliários e equipamentos urbanos para uso da população, principalmente lixeiras. Contudo, segundo dados obtidos em levantamento de imagens, inclusive através do Google Earth[®], há uma diversidade de modelos e formas que não acompanham uma coerência formal entre si.

Em Porto Alegre percebe-se, no levantamento de campo efetuado por Pozzer (2018), uma variedade de equipamentos urbanos, que se constituem, porém, de artefatos genéricos, produzidos em larga escala para uso em qualquer ambiente, sem se integrar como elemento de identidade na paisagem urbana local.

As mesmas características são percebidas nos poucos artefatos urbanos identificados na região da Lapa, no Rio de Janeiro. Contudo, o Programa Rio Cidade, um plano de obras da prefeitura do Rio de Janeiro (RJ) voltado para a reconstrução dos espaços públicos da cidade, com o objetivo de elevar o padrão urbanístico da capital fluminense (Prefeitura, 1996), teve como parceria para a execução das obras nos bairros cariocas, escritórios de arquitetura que trabalharam com equipes integradas de design, compostas, em sua maioria, por arquitetos, designers de produtos e urbanistas, dentre outros profissionais.

Embora os objetivos contemplados pelo Programa Rio Cidade não possuam convergência com o objeto de estudo desta pesquisa, o fenômeno do design integrado para revitalização de áreas urbanas, envolvendo o designer de produtos, foi percebido nesta investigação, como um movimento de compreensão sobre a pertinência profissional dessa área de conhecimento, para o projeto de artefatos urbanos implementados nas áreas que sofreram as intervenções do Programa.

3 CENTRO HISTÓRICO DA PRAIA GRANDE

A cidade de São Luís situa-se em uma ilha ao norte do Maranhão, possui uma população estimada em 1.091.868 habitantes, segundo censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE em 2017, e é a capital do Estado do Maranhão. Tem como cidades limítrofes, São José de Ribamar a leste, a oeste limita-se com a Baía de São Marcos, ao sul com o estreito do Mosquito e ao norte com o Oceano Atlântico, perfazendo uma área de 828 Km² (Figura 27).

Figura 27: Mapa da Ilha de São Luís



Fonte: Google Maps, acesso em julho/2017

3.1 História

A história oficial da fundação da cidade tem início no alvorecer do séc. XVII, quando o corsário francês Jacques Riffault, capitão da “Nau do *Rifoles*”, navio

conhecido pelos portugueses da época por suas incursões ao nordeste das terras brasileiras recém descobertas. Riffault convence a Coroa Francesa da possibilidade da instalação de uma colônia definitiva na então Ilha Grande, lugar conhecido por ele e frequentado por outros piratas franceses, ou normandos, resultado do desamparo proporcionado pelos portugueses àquelas terras (MEIRELLES, 2012).

Em 1610, Daniel de La Touche, Senhor de *La Ravardière*, nomeado Lugar-Tenente e Vice-Almirante pelo Rei da França, realiza uma viagem de reconhecimento ao norte do Maranhão e instala uma feitoria com 400 homens (ANDRÉS, 1998).

Daniel de La Touche, Francisco de Rasilly, Senhor de *Aumalles* e Nicolau de Harley, Senhor de *Sancy*, Barão de *Molle e Gros-Bois* retornam ao norte do Brasil em 1612, numa expedição composta de três navios e quinhentos homens comandada por La Touche, prontos para a fundação de uma colônia francesa abaixo da linha equinocial. O desembarque é realizado no Porto do *Javiré*, hoje a Península da Ponta D'Areia, em 26 de julho e escolhem como lugar para a construção de um forte militar, a Ponta do Rochedo, local onde atualmente está assentado o Palácio dos Leões, sede do governo estadual (Figura 28), foz dos rios Anil e Bacanga (ANDRÉS, 1998).

A primeira missa foi realizada com os missionários capuchinhos, em 12 de agosto. Após a conclusão do forte, em 08 de setembro, a França Equinocial foi reconhecida como fundada, sendo batizada com o nome de *Saint Louis*, em homenagem ao rei francês Luís XIII (LIMA, 1973). O nome do forte logo se estendeu à povoação e a toda a ilha.

Porém, em 1615, na Batalha de Guaxenduba, os franceses são rendidos e expulsos pelo comandante português Jerônimo de Albuquerque. O forte *Saint Louis* passa a se chamar São Filipe, mas a povoação permanece com o nome de São Luís (PEREIRA, 1993). Assim, os portugueses retomam a província e iniciam uma nova ocupação, adaptando o povoado embrionário já estabelecido pelos franceses, organizado pelo engenheiro-mor do Brasil, Francisco Farias de Mesquita, que adota um traçado de linhas ortogonais para o lugar, originando as ruas para circulação (SILVA F, 1986), herança dos processos construtivos renascentistas, estruturando urbanisticamente o atual bairro da Praia Grande.

Figura 28: Palácio dos Leões.

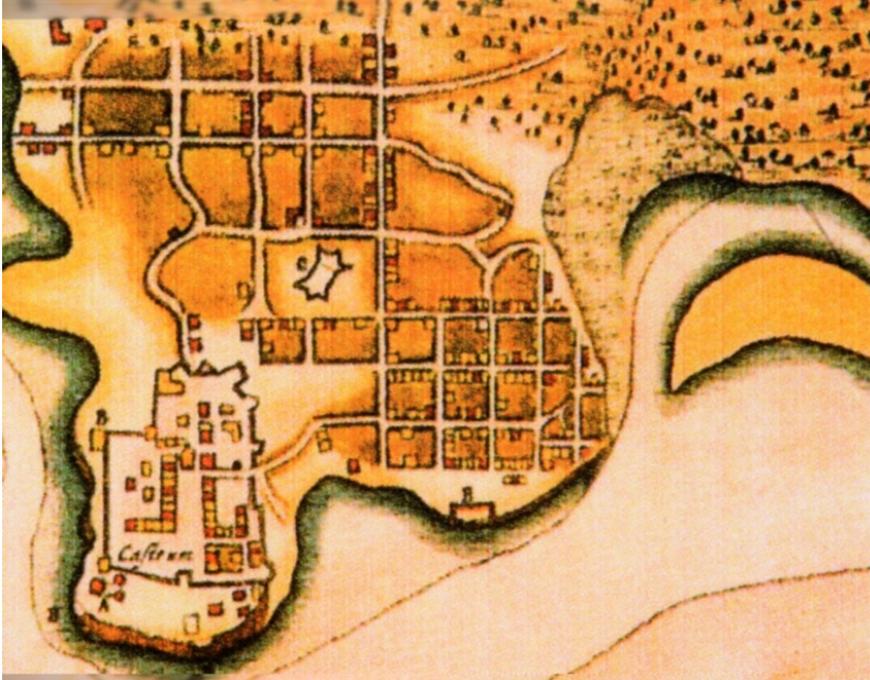


Fonte: Jornal *on line* O Imparcial, de 12/11/2015.

Os holandeses invadem e tomam a Vila de São Luís, em 1641, liderados por Maurício de Nassau. Durante o domínio, fazem algumas obras na vila, como a construção da Igreja Matriz (onde hoje está o prédio do antigo Hotel Central), do Colégio de Nossa Senhora da Luz (atual Palácio do Arcebispo) e o Convento de Santa Margarida (depois Santo Antonio). Os holandeses foram expulsos por colonos portugueses em 1644.

A Vila de São Luís se desenvolveu fora das muralhas do forte de São Filipe até meados do século XVII, através de construções de moradias e outras edificações, conforme mostra o mapa feito em 1647 (Figura 29).

Figura 29: Vila de São Luís, em 1647.



Fonte: São Luís - Ilha do Maranhão e Alcântara, 2008

O mapa retrata a forma primitiva da organização urbanística do atual Centro Histórico da Praia Grande, com suas ruas perpendiculares, organizando as quadras em uma rigidez geométrica renascentista, legado ainda presente no lugar, conforme ilustra a figura 30. Conforme a Vila crescia, mais construções seguiam para o interior da ilha, até que em 1677, passou a *status* de cidade.

Figura 30: Centro Histórico da Praia Grande,



Fonte: Google Earth, acessado em 01/07/2017.

3.2 Influência Cultural e Econômica

O Marquês de Pombal cria, em 1755, a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, uma empresa monopolista com o objetivo de controlar e fomentar o comércio no Estado, introduzindo no Maranhão o cultivo do algodão em larga escala, utilizando mão de obra escrava africana. Fortes intervenções urbanas acontecem na cidade, entre 1761 e 1779, decorrentes do desenvolvimento econômico do comércio, tais como: a modernização arquitetônica do antigo forte São Filipe, continuando a descaracterização da construção francesa, tornando-o Palácio do Estado (atual Palácio dos Leões); construção de um jardim pertencente ao largo do Palácio (Praça Pedro II, hoje), entre outras (ANDRÉS, 1998).

O incremento da produção primária no Estado na metade do séc. XVIII, e a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, configuraram-se como um forte avanço para o crescimento econômico-urbanístico da cidade de São Luís. Nesse momento, começaram a serem construídos casarões e sobrados com gradis de ferro. A arquitetura local é marcada com traços barrocos, onde as residências dos moradores, comerciantes e fazendeiros exibem seu poder econômico através dos seus casarões e sobrados (ABREU, 2011).

No século XIX, as ruas já se encontravam pavimentadas e limpas, os casarões azulejados e com mirantes, solidamente construídos, em grande maioria, de dois a quatro andares. Havia uma preocupação com o espaço público, com o ajardinamento e arborização dos largos, sendo que as fontes recebiam cuidados especiais. Olavo Pereira da Silva F. (1998) comenta que: “Na virada do Oitocentos, São Luís já não era uma tentativa de povoação, e sim um fenômeno cristalizado no expansionismo mercantilista do reino”.

A cidade se encontrava em um período áureo de abundantes riquezas vindas do algodão, arroz e couro. José de Reinaldo Barros Ribeiro Júnior (1999, p.41) aborda o assunto em “Formação do Espaço Urbano de São Luís”, afirmando que:

[...] somente no século XIX consolidou-se na cidade o sobrado azulejado e mirantado, em meio à abundante riqueza do algodão, arroz e couro. Foi em 1804, quando da primeira tentativa de calçar as ruas de São Luís, efetivando-se esta apenas três décadas após, por ocasião do calçamento das áreas nobres e do núcleo central da cidade. Com tais benfeitorias, o solo urbano adquire valor-de-uso e valor-de-troca. Cria-se o instituto de compra-e-venda. É o início da especulação imobiliária e segregação do espaço urbano.

Os naturalistas Johan Baptiste Von Spix e Carl Friedrich Phillipp Von Martius vieram ao Brasil na comitiva da Princesa D. Leopoldina, Arquiduquesa da Áustria e noiva do Príncipe D. Pedro I, em 1817. Após os ritos matrimoniais da realeza, iniciaram um percurso de viagens entre as províncias, para estudos e observações que durou mais de dois anos, passando, inclusive, pelo Maranhão. Fizeram o seguinte registro em seu livro “Viagem pelo Brasil”, publicado em Munique, em 1828 (MEIRELLES, 2012):

São Luís do Maranhão merece, à vista de sua população e riqueza, o quarto lugar entre as cidades brasileiras, comparada, naturalmente, com as do Rio de Janeiro, capital do Império, de Salvador, primeira capital do Brasil-Colônia, e de Recife, a antiga capital do Brasil holandês.

O seu mais antigo e populoso [...] bairro, o da Praia Grande, que constitui a freguesia de Nossa Senhora da Vitória está edificado à beira mar [...]. As casas de dois ou três pavimentos, são na maioria construídas de *grês* de cantaria e a cômoda disposição do seu interior corresponde ao exterior sólido, de conforto burguês. (SPIX; MARTIUS, 1938, p. 477, *apud* MEIRELES, 2012, p.185)

Além das observações sobre a estrutura urbana da Praia Grande, os naturalistas também ressaltaram o perfil distinto da comunidade local, destacando a dignidade do comportamento, ao tom seguro e educado da sociedade. Isso é decorrente do fato de as jovens serem educadas em Portugal e os rapazes na Inglaterra e na França, trazendo à região maranhense todo o requinte do comportamento europeu da época (MEIRELLES, 2012).

A cidade era conhecida como a “Atenas Brasileira”, devido ao grande número de escritores nascidos e os que nela viveram, assim como seu papel na criação dos movimentos literários renovadores e, a Praia Grande, foi o grande centro aglutinador desses personagens.

3.3 Processo de Abandono e Degradação Urbana

Devido à efervescência do comércio, o conseqüente desenvolvimento da economia e um vislumbre promissor de futuro, houve o aumento do índice demográfico na região. Em 1900, São Luís possuía uma população estimada em 29.475 habitantes. A antiga estrutura urbana já começa a não atender às demandas da população, que começa a enfrentar problemas com o lixo, o esgotamento sanitário, abastecimento

de água, além da higiene das próprias habitações. A figura 31 mostra uma das principais ruas da Praia Grande, a Rua Portugal, em 1908. Apresenta uma rua com um caráter de abandono, apesar da opulência dos casarões coloniais desse logradouro.

Figura 31: Rua Portugal, 1908



Fonte: Maranhão 1908 - Álbum Fotográfico, 2008
Crédito: Galdêncio Cunha

Devido às dificultosas condições de habitabilidade, durante a primeira metade do séc. XX ocorre uma grande migração ao interior da Ilha, onde estavam sendo construídas estruturas urbanas mais modernas e confortáveis, para uma população de necessidades mais refinadas, seguindo um plano de remodelação da cidade, iniciado em 1940, por iniciativa do poder público, com o objetivo de tornar a sede do Estado mais moderna (LOPES, 2008).

Dentre as ações desse plano, a administração pública municipal deu ênfase à saúde e à higiene nas unidades habitacionais, tendo por principal foco, os cortiços e casarões transformados em habitações multifamiliares para locação, a maioria, na Praia Grande. Além da demolição de inúmeras ruínas e edificações abandonadas, consideradas focos de proliferação de doenças (LOPES, 2008).

Com o passar dos anos, o processo de deterioração urbana da Praia Grande só aumentava. Na década de 1980, as ruas recebiam um pesado e desordenado tráfego de automóveis e caminhões de grande porte, retirando o direito do pedestre de

uma circulação segura nas calçadas, também em situação precária. Postes de concreto sustentavam uma rede caótica de fios elétricos e de telefonia, em meio a prédios antigos malconservados e abandonados. A figura 32 mostra como era a circulação de veículos e a situação urbana do Largo do Comércio, principal ponto de circulação da Praia Grande, em 1985.

Figura 32: Largo do Comércio, em 1985.



Fonte: São Luís - Reabilitação do Centro Histórico - Patrimônio da Humanidade, 2012.

Na figura 33, a Rua do Giz, em 1986, é mostrada em precário estado de conservação e, ainda, suportando grande tráfego de veículos, assim como a Rua Direita, apresentada na figura 34, onde até ônibus circulava, em 1985.

Figura 33: Rua do Giz, em 1986



Fonte: São Luís - Reabilitação do Centro Histórico - Patrimônio da Humanidade, 2012.

Figura 34: Rua Direita, em 1985



Fonte: São Luís - Reabilitação do Centro Histórico - Patrimônio da Humanidade, 2012.

Na figura 35 é mostrada a Rua da Alfândega e na figura 36 um importante sobrado no Largo do Comércio, canto com a Rua da Alfândega, pouco antes do processo de revitalização, no final da década de 1980. Todos em estado avançado de degradação, ocupados indevidamente e sem as mínimas condições de segurança e habitabilidade, pela população mais pobre (Figura 37).

Figura 35: Rua da Alfândega



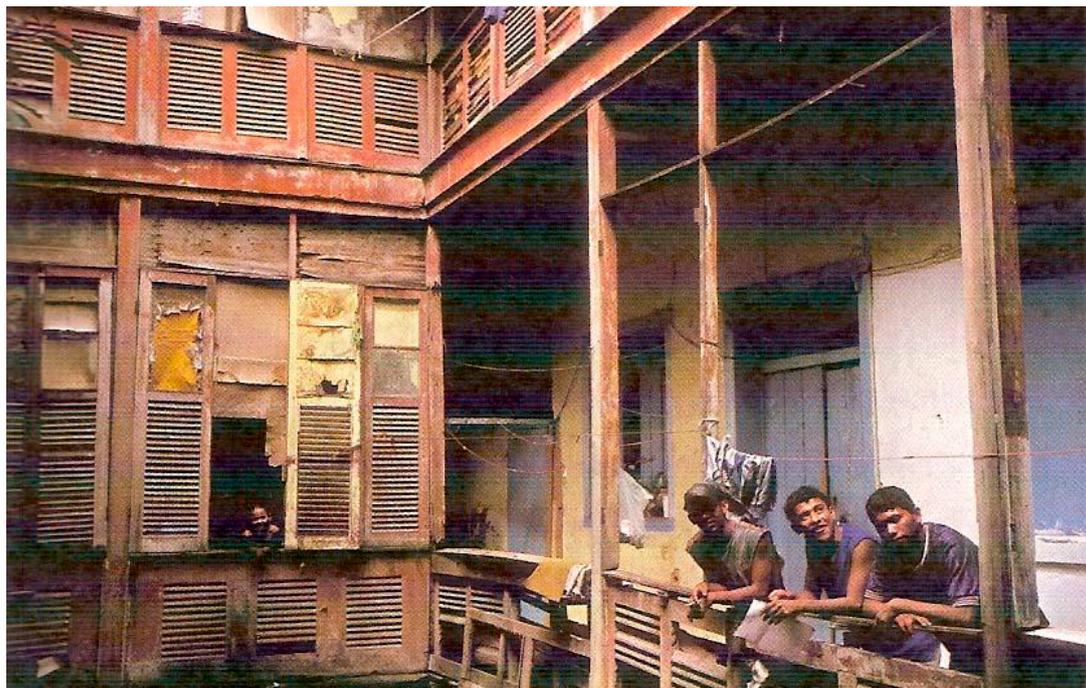
Fonte: Arquitetura Luso-Brasileira no Maranhão.

Figura 36: Sobrado no Largo do Comércio



Fonte: Arquitetura Luso-Brasileira no Maranhão, 1998.

Figura 37: Casarão ocupado indevidamente



Fonte: São Luís - Ilha do Maranhão e Alcântara,

3.4 Processo de Revitalização

As atenções ao acervo histórico da Praia Grande remontam à intervenção urbana ocorrida em São Luís, promovida pela administração estadual, com o intuito de modernizar a estrutura urbana da cidade. Essa ação causou controvérsia na opinião pública da época, devido à demolição de várias edificações antigas frente ao alargamento dos eixos viários e alargamentos das ruas (VARGAS; CASTILHO, 2015).

O Centro Histórico de São Luís teve 1.369 imóveis e logradouros tombados pelo Patrimônio Nacional em 1974, com o objetivo de reduzir os danos promovidos por tal intervenção, sendo acompanhado pela administração municipal, que criou a Comissão do Patrimônio Artístico e Tradicional do Município, além de instituir um decreto, que impedia a demolição ou reforma de edifícios azulejados, ou não, com ou sem mirante (VARGAS; CASTILHO, 2015).

Um dos trabalhos de maior impacto sobre a preservação do acervo artístico e arquitetônico de São Luís, com aprofundamento científico e de produção de conhecimento a partir de bases metodológicas, originou-se do relatório do arquiteto português Alfredo Viana de Lima, então representante da Unesco, no final de 1973.

O trabalho intitulava-se *Rapport et propositions pour la conservation, récupération et expansion de São Luís/Maranhão* (VARGAS; CASTILHO, 2015) e foi precursor na identificação das origens da arquitetura civil do acervo e a configuração urbana da cidade, a partir de modelos arquitetônicos aplicados na reconstrução de Lisboa, após o terremoto de 1755. O documento produzido abrangia uma visão de conjunto, descartando a ideia de monumentos isolados, permitindo estudos posteriores sobre a evolução urbana da capital maranhense, direcionando e escalonando prioridades para futuras intervenções (ANDRÉS, 2012). Em decorrência, por exemplo, desses estudos, surgiram propostas de construção de um anel viário fora do Centro Histórico e uma ponte para amenizar e desembaraçar o fluxo de veículos, tão prejudicial ao acervo, assim como a remoção de elementos poluidores da paisagem urbana, como fiação aérea elétrica e telefônica, postes, placas comerciais, entre outros.

Outro importante ator no processo de revitalização urbana da Praia Grande foi o arquiteto americano John Gisiger, que se sensibilizara com o avançado estado de abandono do lugar quando chegou na cidade, vindo de Belém, numa viagem de exploração, finda a década de 1970. Exposto sua preocupação, a Secretaria de Planejamento do Estado contratou-o para realizar seus estudos e elaborar uma proposta de ação para recuperação dos bens imóveis (ANDRÉS, 2012).

O projeto elaborado pelo arquiteto foi amplamente discutido na 1ª Convenção da Praia Grande, idealizada por Aloísio Magalhães, então presidente do SPHAN (atual IPHAN), promovido pelo governo do Estado, através da Secretaria de Planejamento - SEPLAN, com o apoio do IPHAN, envolvendo profissionais e experiências afins à preservação do patrimônio, em outubro de 1979.

Após este evento, o plano de recuperação ficou conhecido como Projeto Praia Grande, sendo criado posteriormente um grupo de trabalho e uma comissão de coordenação para desenvolver e implementar o programa de preservação. Foram estabelecidas as seguintes políticas de orientação para o norteamento das ações (ANDRÉS, 1998).

- Proporcionar a manutenção do uso residencial nas áreas do Centro Histórico;
- Intensificar as atividades de assistência e promoção social e priorizar ações de fomento a geração de emprego e renda;
- Apoiar a instalação de centros profissionalizantes;
- Incentivar as manifestações culturais e educacionais, mediante o estabelecimento

de centros culturais e de criatividade, e do fortalecimento de instituições públicas e privadas que se dedicam à ação e difusão cultural, bem como apoiar as manifestações artísticas de indivíduos ou grupos comunitários sediados no lugar;

- Restaurar e preservar o patrimônio arquitetônico e ambiental urbano do Centro Histórico, reintegrando-o à dinâmica social e econômica da cidade, em condições adequadas de utilização e apropriação social;
- Promover a revitalização econômica do comércio varejista, especialmente de gêneros alimentícios regionais, do artesanato e das atividades relacionadas ao turismo cultural;
- Adequar as redes de utilidades, serviços e logradouros públicos: água, esgoto, drenagem, energia elétrica, telefone, limpeza urbana, transporte, saúde, segurança, praças e rede viária, de forma a beneficiar a população residente e usuários, propiciando ademais uma ocupação mais coerente e diversificada do Centro Histórico;
- Dinamizar as atividades portuárias tradicionais, visando a revitalização das funções econômicas e culturais mais representativas do Centro Histórico, relativas à pesca artesanal e ao transporte hidroviário de passageiros e carga;
- Contribuir para o incremento do associativismo e consolidação das entidades de classe, de forma a garantir uma participação efetiva da comunidade no processo de preservação e revitalização do Centro Histórico;
- Garantir, no âmbito da Coordenadoria do Programa, um processo permanente de avaliação crítica do Programa de Preservação e Revitalização do Centro Histórico de São Luís;
- Assegurar o compromisso político da administração pública quanto à inclusão dos temas relativos à restauração e à conservação dos bens culturais nos planos de governo municipal e estadual.

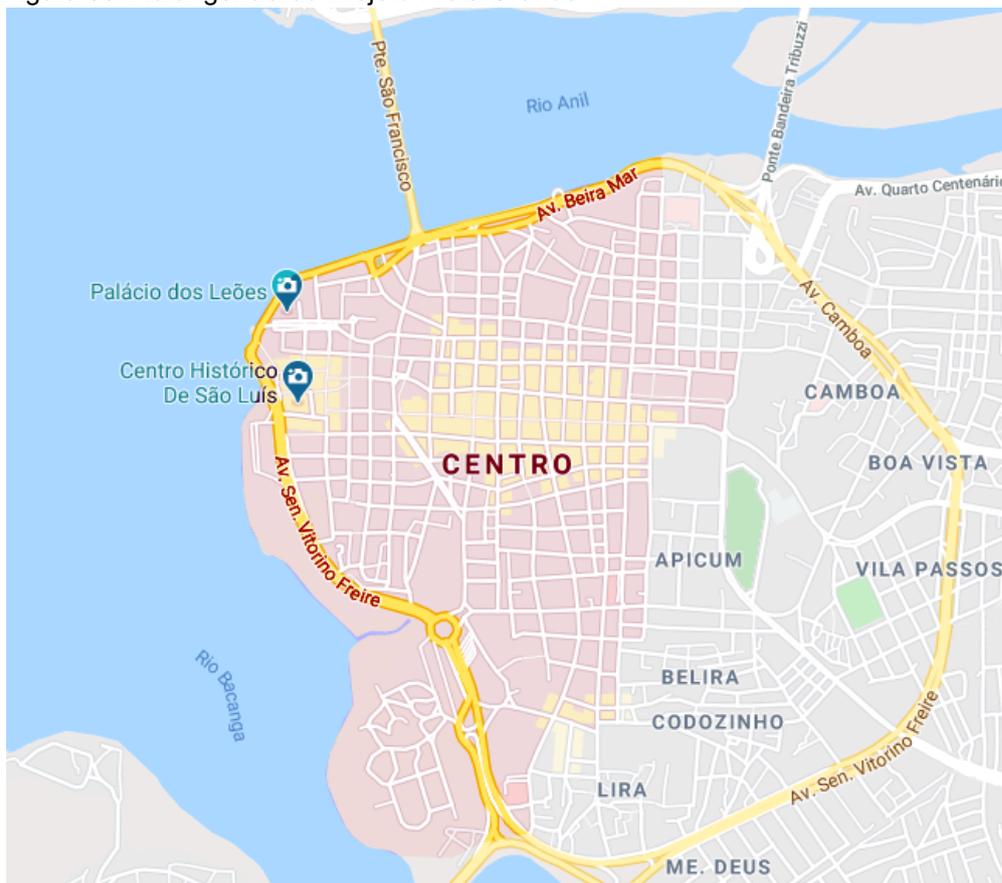
Estabelecidas essas políticas, o Programa foi organizado em uma estrutura apoiada em subprogramas, para atender às demandas observadas e discutidas: (ANDRÉS, 1998)

- Promoção social e habitação: para atender às demandas habitacionais, compatibilizando-as com as demandas preservacionais do acervo arquitetônico da Praia Grande;

- Restauração do patrimônio artístico e arquitetônico: objetiva garantir a restauração e a conservação do acervo mais erudito e religioso, a fim de atender às manifestações culturais populares, além da potencialidade de geração de renda oriunda do turismo cultural;
- Recuperação da infraestrutura e dos serviços públicos: busca tratar de questões urgentes, respeitando o caráter histórico, pertinentes a pavimentação, sinalização, transporte viário e hidroviário, estacionamento, saneamento básico, redes de energia elétrica e de telefone;
- Prédios públicos: com a missão de garantir projetos e recursos para viabilizar intervenções de preservação em antigos sobrados, utilizados para a administração pública, nas instâncias municipal, estadual e federal;
- Incentivo às atividades de turismo cultural: aproveitamento do potencial turístico do Centro Histórico, como instrumento gerador de emprego e renda;
- Revitalização das atividades portuárias: associar a revitalização das atividades portuárias como o fator de geração de emprego e renda, ao processo de recuperação do Patrimônio Histórico;
- Recuperação do patrimônio ambiental urbano: responsável pela recuperação das praças e jardins do Centro Histórico, reintegrando-os ao conjunto arquitetônico em condições de uso para a população;
- Recuperação da arquitetura industrial: visa a recuperação dos prédios onde funcionaram as fábricas têxteis de meados do séc. XIX, para adequação de suas instalações para uso da comunidade local;
- Gerenciamento, planejamento e administração: assegurar condições institucionais e logísticas à equipe técnica de profissionais responsáveis pela implantação do Programa;
- Promoção de parcerias e captação de investimentos: incentivar e assegurar a participação ativa e permanente do setor privado como parceiro do Programa;
- Pesquisa e documentação: responsável pelos trabalhos de pesquisa histórica do Patrimônio, assim como a organização do acervo de documentos relativos à correta orientação e interpretação de dados;
- Editoração e divulgação: publicação dos resultados de pesquisas e de estudos, de propostas e de planos, tornando-os acessíveis à comunidade, inclusive a nível nacional, para promover o potencial do turismo cultural do Centro Histórico.

As ações de cada subprograma resultaram no revigoramento urbano e social da Praia Grande, restaurando edificações, ruas e praças, deixando-as com a mesma configuração formal ou bem próxima da apresentada no passado, conforme pesquisa histórica realizada, além de instalações modernas para suporte à utilização contemporânea. A figura 38 mostra, em vermelho, a área de abrangência do Projeto.

Figura 38: Abrangência do Projeto Praia Grande



Fonte: Imagem do Google Maps ©, editada pela autora baseada em Bicca (2015)

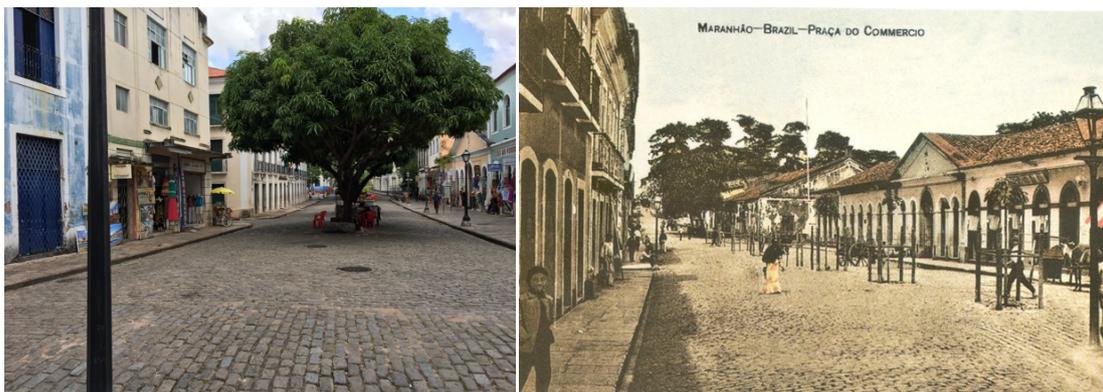
Após a revitalização do Centro Histórico da Praia Grande, iniciaram-se as ações para incluir São Luís na lista do Patrimônio Mundial, que obtiveram resultados favoráveis e, em 1997, tornou-se Patrimônio Mundial da Humanidade. Segundo o *International Council on Monuments and Sites - ICOMOS*:

O Centro Histórico de São Luís do Maranhão é um exemplo excepcional de cidade colonial portuguesa adaptada às condições climáticas da América do Sul equatorial e que tem conservado, dentro de notáveis proporções, o tecido urbano harmoniosamente integrado ao ambiente que o cerca. (ANDRÉS, 2012, p.114)

3.5 O Centro Histórico Pós-Ocupação

A recuperação física e a revitalização realizada pelo Projeto Praia Grande, permitiu a restauração de vários imóveis e ruas históricas, símbolos da prosperidade econômica e cultural de outrora. Na figura 39 é mostrada uma imagem do Largo do Comércio depois de restaurado, pavimentado com paralelepípedos, largo calçamento e arborizado, ao lado de uma fotografia feita em 1910.

Figura 39: Largo do Comércio atual e em 1910



Fonte: Foto atual - acervo próprio; Foto de 1910 - Jornal *online* O Imparcial, de

A Rua Portugal (Figura 40) foi recuperada à sua forma mais próxima da original, de acordo com as informações levantadas em pesquisa, apesar das modificações em alguns imóveis de pequeno porte, mas ainda com suas fachadas imponentes azulejadas e lampiões. As edificações menores estão ocupadas com bares e comércio turístico, enquanto os casarões abrigam setores da administração pública municipal e estadual.

Figura 40: Rua Portugal



Fonte: Acervo próprio

Uma grande praça, que recebeu o nome de Praça Nauro Machado em homenagem a esse poeta maranhense, foi construída em um antigo terreno baldio, local onde estavam edificadas sobrados coloniais, há muito demolidos, que por muito tempo servia de estacionamento para caminhões e veículos de menor porte que transitavam pela Praia Grande. (Figura 41)

Figura 41: Praça Nauro Machado



Fonte: Acervo próprio

A revitalização urbana do Centro Histórico permitiu o uso popular de um importante logradouro ludovicense, que há muitas décadas estava esquecido, sendo utilizado de forma desordenada, vítima da velocidade acelerada do cotidiano moderno. Neste recanto histórico, puderam ser apresentadas manifestações culturais que fortalecem a identidade do povo local, que contam sua história e estimulam o sentimento de pertencimento da sociedade.

Há pouco mais de vinte anos após sua revitalização e a obtenção do título de Patrimônio da Humanidade, o Centro Histórico da Praia Grande apresenta sinais que podem ser interpretados como esvaecimento da euforia sobre o significado do lugar e a necessidade de preservação do acervo urbano e arquitetônico do sítio.

Esses sinais foram percebidos na fase de levantamento de dados através da observação sistemática, nesta pesquisa. O Largo do Carmo, principal rua do sítio, embora tenha sido estruturalmente recuperado, em conjunto com as edificações históricas em seu entorno, demanda atenção sobre outros aspectos resultantes da pós-ocupação do sítio.

O uso contemporâneo do lugar gerou novas necessidades dos usuários, a serem atendidas através de ações e artefatos urbanos que atendam às formas de apropriação pela população. Porém, as soluções não acompanharam o ritmo da geração das necessidades, sendo empregados alguns improvisos para atenuar os problemas percebidos.

A seguir, é exposta uma análise sobre os dados observados no levantamento realizado no Largo do Comércio, registrados através de fotografias e comentados de forma descritiva.

Em uma análise preliminar, observa-se a pouca frequência de circulação de pedestres no local, tornando o espaço subutilizado de relações interpessoais, como é exemplificado no Largo do Comércio (Figura 42).

Figura 42: Circulação de pedestres na Praça do Comércio



Fonte: Acervo próprio

As edificações históricas já demonstram as consequências da ausência de manutenção civil, com as fachadas descascando e demandando pintura adequada. Além de serem vítimas dos pichadores, que não percebem o dano que causam ao patrimônio e à imagem da cidade, o alastramento de vegetação nos telhados, além da exposição desordenada de produtos artesanais nos comércios locais, desconfigurando as fachadas (Figura 43).

O Centro Histórico, na área delimitada pela pesquisa, considerada central no traçado urbano, é completamente carente de implantação de mobiliário urbano adequado ao ambiente. Na exploração do lugar, foram detectadas lixeiras inadequadas ao uso, por não apresentarem dimensões, sistema de coleta eficientes e não terem coerência formal conceitual com o ambiente. As figuras 44 e 45 mostram esses equipamentos.

Figura 43: Fachadas do Centro Histórico deterioradas



Fonte: Acervo próprio

Figura 44: Exemplo de lixeira



Fonte: Acervo próprio

Figura 45: Exemplo de lixeira



Fonte: Acervo próprio

Na tentativa de minimizar o problema na acomodação e coleta de lixo, a Prefeitura de São Luís distribuiu um conjunto de tonéis metálicos, pintados e identificados com a marca do poder municipal, por todo o Centro Histórico (Figura 46). Porém, essa proposta não resolveu o problema com eficácia, em uma clara divergência do equipamento com o ambiente e a exposição do lixo ao ar livre, por não apresentar tampa ou outro sistema de fechamento, produzindo dentre outras coisas, mau cheiro e acúmulo de insetos.

Figura 46: Emprego de tonéis metálicos como lixeiras



Fonte: Acervo próprio

O sistema de sinalização urbana se apresenta inadequada ao sítio, possui apenas poucas peças que divergem em estilo, conceito, forma e material, entre si e com o ambiente ao redor, conforme demonstram as figuras 47 e 48, além de apresentarem precário estado de conservação. Na área delimitada pela pesquisa, foram identificadas algumas placas com o mapa do Centro Histórico, confeccionadas em tubos de aço, colocadas em pontos aparentemente aleatórios, às vezes surgindo como obstáculo para o fluxo de pedestres.

Figura 47: Exemplo de sinalização no CHPG



Fonte: Acervo próprio

Figura 48: Exemplo de sinalização no CHPG



Fonte: Acervo próprio

A figura 49 mostra outra placa confeccionada em tubos de aço, com um mapa da localização do Centro Histórico, porém em estado de conservação precário e posicionada de forma inadequada na calçada.

Figura 49: Placa no Centro Histórico da Praia Grande



Fonte: Acervo próprio

Este outro exemplo de sinalização mais recente, posicionado na esquina da Rua Portugal com o Largo do Comércio (Figura 50) e na Praça Nauro Machado (Figura 51), apresenta uma tentativa de compor um sistema de informações direcionais, porém com problemas de integração entre si e com o ambiente.

Figura 50: Sinalização na esquina da Rua Portugal com o Largo do Comércio



Fonte: Acervo próprio

Figura 51: Sinalização na Pça. Nauro Machado



Fonte: Acervo próprio

As ruas que dão acesso ao Largo do Comércio, considerado núcleo de circulação do Centro Histórico, não possuem equipamentos urbanos que sinalizem com clareza a direção para o Largo, ou ainda, que se está entrando no Centro Histórico. Como acontece na esquina da Travessa Boa Ventura com o Largo (Figura 52).

Figura 52: Esquina da Trav. Boa Ventura com o Largo do Comércio



Fonte: Acervo próprio

A sinalização que identifica os imóveis históricos, está carente de manutenção e se mostra inapropriada para o uso. A leitura das informações é dificultosa, devido por estar em uma altura inadequada, e com acúmulo de sujeira. A placa que está na Câmara Municipal, conforme mostrado na figura 53, apresenta os problemas citados. Em detalhe, a imagem (Figura 54) mostra os problemas de conservação e a impraticabilidade da leitura, devido a incompatibilidade da altura da placa com o tamanho da fonte aplicada.

Figura 53 Placa na Câmara Municipal



Fonte: Acervo próprio

Figura 54: Placa na Câmara Municipal, em detalhe.



Fonte: Acervo próprio

O espaço urbano que compreende o Largo do Comércio se mostra carente de equipamentos urbanos que possibilitem o conforto à população, e que atenda às suas demandas para o uso agradável do ambiente. A figura 55 mostra o Largo do Comércio

com grandes blocos de pedra de cantaria para uso como assento. Algumas ao sol, o que se torna desconfortável ao longo do dia, pela intensidade característica do calor na região. Outras estão nas sombras das árvores frondosas que, por fim, são utilizadas por ambulantes no local. Somente na Praça Nauro Machado há bancos, porém poucos, e produzidos em concreto, sem encosto (Figura 56).

Figura 55: Pedras de cantaria na função de mobiliário urbano no Largo do Comércio



Fonte: Acervo próprio

Figura 56: Bancos na Praça Nauro Machado



Fonte: Acervo próprio

4 CONTRIBUIÇÃO DO DESIGN INTEGRADO

4.1 Conceitos

Para a compreensão e articulação do design integrado entre as áreas da Arquitetura, Urbanismo e o Desenho Industrial, com o propósito de revitalização e proteção do patrimônio histórico-cultural presente em centros históricos tombados, faz-se necessário definir cada área de conhecimento.

As definições adotadas por esta pesquisa foram propostas por expoentes de referência em cada uma das citadas áreas, conforme mostrado no quadro 01.

Quadro 01: Definições da Arquitetura, Urbanismo e Desenho Industrial

ARQUITETURA

Pode-se, então, definir arquitetura como construção concebida com a intenção de ordenar e organizar plasticamente o espaço, em função de uma determinada época, de um determinado meio, de uma determinada técnica e de um determinado programa.

Lúcio Costa (1902-1998)

Instituto dos Arquitetos do Brasil
Departamento de São Paulo

URBANISMO

Conjunto de regras aplicadas ao melhoramento do arruamento, da circulação de transeuntes e descongestionamento das artérias públicas. É a remodelação, a extensão e o embelezamento de uma cidade, mediante metódico estudo da geografia humana e da topografia urbana, sem descuidar as soluções financeiras.

Alfred Agache (1875-1959)

ULTRAMARI, Clóvis. Significado do Urbanismo. In: Pós, v.16, nº 25. São Paulo: USP, 2009.

DESENHO INDUSTRIAL

É o equacionamento simultâneo de fatores ergonômicos, perceptivos, antropológicos, tecnológicos, econômicos e ecológicos, no projeto dos elementos e estruturas físicas necessárias à vida, ao bem-estar e/ou à cultura do homem.

Joaquim Redig (1946-)

REDIG, Joaquim. Sobre Desenho Industrial. Edição fac-símile de 1977. Porto Alegre: Ed. Uniritter, 2005.

Fonte: Adaptado pela autora, com referências indicadas.

Apesar das diferentes definições dessas atividades profissionais, decorrentes das distintas abordagens de autores, estas foram adotadas devido apresentarem consonância com o objeto da pesquisa.

O conceito da Arquitetura enfoca a construção, ou o conjunto delas, para dar um caráter a determinado espaço, atendendo a um contexto temporal, espacial e técnico, então adequado para atender a demandas especificadas.

Quanto ao Urbanismo, há um consenso atual que se trata de uma disciplina, que tem o propósito de adequar o espaço público às necessidades da população, inclusive no caráter estético, através de estudos sobre o meio e o homem considerando, também, os recursos para execução.

Já Desenho Industrial, segundo a definição de Joaquim Redig (2005), trata do projeto de artefatos e sistemas físicos, com o objetivo de dar qualidade de vida ao homem, inclusive no âmbito cultural, envolvendo uma interdisciplinaridade de conhecimentos.

O autor, em sua obra “O Sentido do Design” (UniRitter, 2005), faz referência ao Design, Arquitetura e a Engenharia, como um conjunto de disciplinas que projetam o meio físico construído pelo homem. A Engenharia volta-se às questões impostas pelo meio, em sua relação com o homem, enquanto o Design tem seu foco nos problemas apresentados pelo homem, em seu meio. (REDIG, 2005)

Nessa perspectiva, o aprofundamento da relação com a Engenharia não se mostra interessante a esta pesquisa, pois o objeto dessa investigação é tratar da integração entre áreas de projeto que atendam às necessidades do homem em seu meio, ou seja, o Desenho Industrial, a Arquitetura e o Urbanismo.

Redig (2005) parte do princípio que o Design aborda desde a Arquitetura, que atende aos problemas percebidos pela macroescala do meio com relação ao homem, até o Desenho Industrial, que tem seu foco em problemas apresentados pela microescala do meio, em relação ao homem.

Especificamente, no universo do Desenho Industrial, o desenho de produto trata sobre os aspectos tridimensionais da microescala, denominados de “operação”. Enquanto a programação visual, também conhecida como design gráfico, dá ênfase aos aspectos visuais, chamados de “informação”. (REDIG, 2005)

O quadro 02 apresenta um exemplo, elaborado por Redig (2005), do relacionamento entre essas áreas de projeto.

Quadro 02: Relacionamento entre as áreas de projeto

Objeto	Aparelho telefônico (escala menor)		Habitação (escala média)		Usina Hidrelétrica (escala maior)	
ÁREA DE COMPETÊNCIA	DESENHO INDUSTRIAL	ENGENHARIA	ARQUITETURA	DESENHO INDUSTRIAL	ARQUITETURA	ENGENHARIA
PARTES DO OBJETO	Fone Disco	Mecanismo interno	Espaço habitado	Conteúdo do espaço: mobiliário, artefatos, informações	Casa de operações, moradias, acessos	Represa, geradores
ASPECTO DIFERENCIADOR	Relacionamento do objeto com o homem	Relacionamento do objeto com o meio. (som/eletricidade)	Macroescala	Microescala	Relacionamento do objeto com o homem. (espaço habitado)	Relacionamento do objeto com o meio. (solo, água, eletricidade)

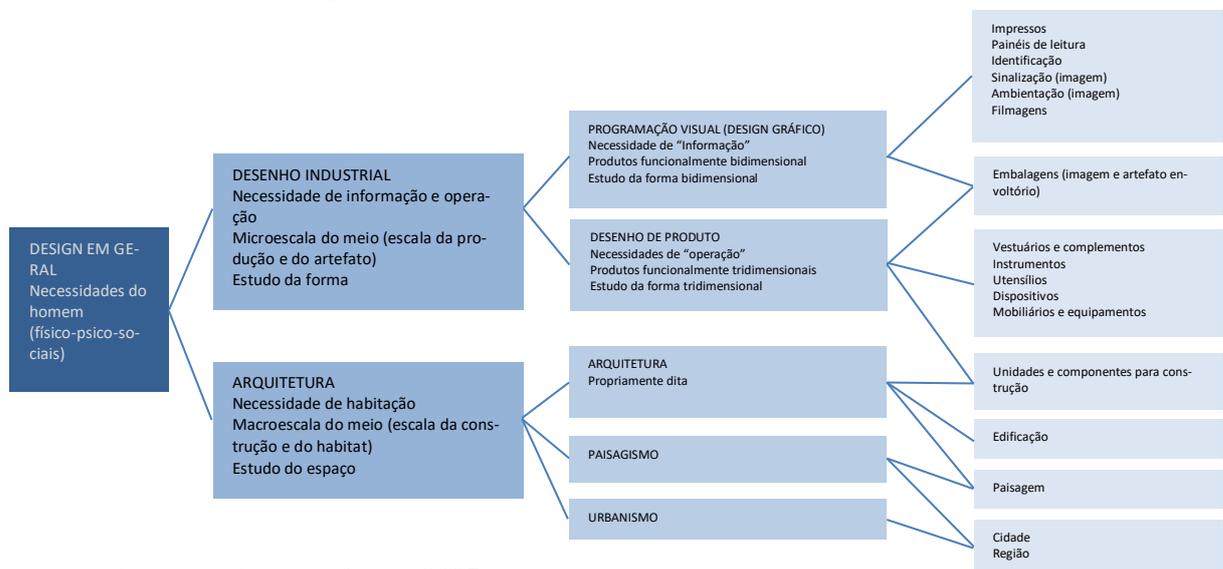
Fonte: Autora, adaptado de REDIG (2005).

Os objetos do exemplo apresentado por Redig (2005) foram escolhidos de forma aleatória, a fim de ilustrar as relações de projeto entre as referidas áreas. O autor ainda afirma que a verificação com quaisquer outros objetos, chegará a conclusões similares.

Apesar das diferentes escalas de projeto adotadas pelo Desenho Industrial e pela Arquitetura, seus resultados se complementam. Uma vez que a Arquitetura trabalha com o habitat, o Desenho Industrial projeta artefatos para compor esse habitat. Também quando a Arquitetura tem seu foco no espaço tridimensional, o Desenho Industrial aborda a forma em escala menor, tridimensionalmente, no caso do desenho de produto, ou bidimensionalmente, voltado à programação visual. (REDIG, 2005)

O campo de atuação do Design, compreendido entre o Desenho Industrial e a Arquitetura, pode ser assim representado, conforme mostrado no quadro 03.

Quadro 03: Campo de atuação do Design



Fonte: Autora, adaptado de Redig (2005).

Na visão de Redig (2005) as atuações do Desenho Industrial e da Arquitetura se mostram de forma distinta, porém, com um objeto de trabalho em comum: o projeto de unidades e componentes para a construção. Nesta situação, as duas áreas podem trabalhar em conjunto para desenvolver elementos construtivos em escala condizente de projeto.

Da mesma forma, as especialidades do Desenho Industrial permeiam o projeto de embalagem, sendo o design gráfico responsável pela identidade visual do produto, enquanto o design de produto determina a forma tridimensional do

invólucro. A Arquitetura e o Paisagismo têm ações projetuais fluidas quando se trata da paisagem ambiental.

Sintetizando as possibilidades de objetos de trabalho propostos no quadro 03, no campo do Desenho Industrial, abrangendo as áreas de desenho de produto e de design gráfico, é razoável adotar as aplicações propostas por Redig (2005) adaptadas com foco no objeto da pesquisa, conforme mostradas no quadro 04.

Quadro 04: Aplicações dos objetos de trabalho

ÁREAS DO DESENHO INDUSTRIAL	ÁREAS DE NECESSIDADES	HABITAÇÃO	TRABALHO	TRANSPORTE	LAZER
	OBJETO DE TRABALHO	(Edificações e espaço urbano)	(Comércio, serviços, construção)	(Veículos e terminais)	
PROGRAMAÇÃO VISUAL (DESIGN GRÁFICO) (Escala bidimensional)	IMPRESSOS (Papéis, publicações, cartazes)	Impressos instrutivos sobre a manutenção, preservação e uso do acervo edificado.	Impressos de trabalho (formulários, fichas, cartazes, mapas, cardápios etc.)	Impressos para orientação sobre o uso de redes de transporte, com destino ao centro histórico	Impressos sobre o acervo como instrumento lúdico
	IDENTIFICAÇÃO, SINALIZAÇÃO E AMBIENTAÇÃO (Letreiros, visualização de ambientes, equipamentos e vestuário)	Identificação, sinalização e ambientação de edificações e espaços urbanos	Sinalização e ambientação de áreas de trabalho. Identificação de tarefas e equipamentos de trabalho	Identificação, sinalização e ambientação de terminais e veículos de transporte	Sinalização e ambientação de áreas e equipamentos de lazer
	PAINÉIS DE LEITURA (Mostradores, visores)	Informações digitais (temperatura, data, etc.)	Painéis de leitura para uso dos equipamentos de trabalho	Painéis de leitura para uso em veículos e terminais de transporte	Dispositivos digitais lúdicos com informações
	FILMAGENS (Cinema, VT, audiovisual, exposições, quadrinhos)	Material em vídeo ou impresso, com informações sobre o lugar	Imagens como instrumento de trabalho (comunicação ou documentação)	Vídeos institucionais informativos em veículos e terminais	Vídeos lúdicos
	EMBALAGENS		Produtos regionais		Embalagens lúdicas
	VESTUÁRIOS (E COMPLEMENTOS) (Cintos, capacetes, calçados, bolsas, sacos etc.)		Vestuário de trabalho (e complementos)	Vestuário de trabalho (e complementos)	Vestuário lúdico
DESENHO DE PRODUTO (Escala tridimensional)	INSTRUMENTOS, UTENSÍLIOS E DISPOSITIVOS	Reprodução de artefatos antigos.	Instrumentos, utensílios e dispositivos aplicados ao trabalho	Instrumentos, utensílios e dispositivos para transporte	Artefatos lúdicos
	MOBILIÁRIO E EQUIPAMENTOS (Móveis, estruturas, aparelhos, máquinas, veículos etc.)	Mobiliário e equipamento urbano	Mobiliário e equipamentos aplicados ao trabalho	Mobiliário e equipamentos para terminais de transporte e veículos	Mobiliários e equipamentos de lazer
	UNIDADES E COMPONENTES PARA CONSTRUÇÃO	Unidades e componentes para revitalização de edificações históricas.	Unidades e componentes aplicados à construção de ambientes de trabalho	Unidades e componentes aplicados à construção de terminais de transporte	Unidades e componentes aplicados à construção de ambientes de lazer

Fonte: Adaptado pela autora, de Redig (2005)

As adequações sugeridas no quadro 04, em relação ao original (REDIG, 2005), são referentes à especificidade do objeto da pesquisa, sobre a revitalização e proteção do sítio histórico, além da devida atualização tecnológica dos objetos de trabalho.

Os quadros demonstram, de uma forma resumida, em uma sequência decrescente de abordagem, do geral ao mais específico, o campo de atuação do Desenho Industrial em suas duas vertentes: o design gráfico e o design de produtos, na concepção de Redig (2005). Dessa forma, as atribuições do desenhista industrial ficam mais claras, a fim de haver uma compreensão sobre as possibilidades de contribuição profissional no projeto integrado para a revitalização de centros históricos tombados.

No contexto apresentado de conceitos e atribuições, o Desenho Industrial atua em diversas frentes no projeto na organização do espaço urbano, em interface de uso direto com o usuário, envolvendo uma multidisciplinaridade de conhecimentos. Preenche lacunas na experiência do transeunte no uso do lugar, através da implementação de um artefato, ou de um sistema deles.

Dentre essa multidisciplinaridade de conhecimentos, o campo do desenho urbano se mostra como um ponto de convergência entre as áreas de design integrado, objeto da pesquisa.

4.2 O Desenho Urbano

O Desenho Urbano possui duas características de atuação que, para Guedes (2005), não são antagônicas, mas apresentam certa distinção. A primeira maneira de compreender é como prática de projeto de “[...] todo um conjunto de produtos a serem utilizados no meio urbano, que não sejam edificações” (GUEDES, 2005). Essa perspectiva, conforme o autor, envolve toda uma classificação do mobiliário urbano, como: suportes de anúncios e sinalização, pequenas construções como banca de revistas, quiosques, caixas de banco etc. Além de outros elementos observáveis nesse meio, por exemplo, fiação, cercas, hidrantes, guarda corpos, grades de proteção, dentre outros. Essa definição direciona a prática de projeção focada ao produto urbano, demandando um peculiar conjunto de conhecimentos, necessários a compreensão do

ambiente que estão ou serão inseridos, tendo como objetivo uma “[...] visão sistêmica dos problemas existentes”. (GUEDES, 2005)

A outra definição se apresenta mais abrangente “[...] delimita uma área específica de conhecimento, que estuda de maneira geral a forma urbana e suas especificidades” (GUEDES, 2005). O autor ainda coloca que a tradução do termo em inglês *urban design* foi traduzido no Brasil como “desenho urbano”. Uma tradução um tanto questionada por alguns autores, que interpretam o termo “desenho” como o restrito ato de representar algo graficamente, enquanto o termo “*design*” tem significado mais amplo em inglês. Contudo, a terminologia “desenho urbano” é consensualmente utilizada no país desde a década de 1970.

Del Rio (1990) propõe o seguinte:

Partindo, portanto, do campo de atuação do produto do Desenho Urbano, [...] propondo defini-lo como o campo disciplinar que trata a dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico-espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções e ações cotidianas. (DEL RIO, 1992, p.54)

Nessa perspectiva, a interação das pessoas com o meio urbano que frequentam se dá pelas atividades ali desenvolvidas, em espaços projetados para tal fim, criando um ambiente que estimula sua percepção e promove qualidade de vida, “[...] promovendo equilíbrio entre os fatores políticos, econômicos, culturais e físicos, que têm impacto em determinado lugar” (WALL & WATERMAN, 2012, p.7). O processo de interação interpessoal com o ambiente é corroborado na forma como Ed Wall e Tim Waterman (2012) entendem como desenho urbano:

É o trabalho de configurar os espaços tridimensionais dos assentamentos humanos, a fim de aprimorar não somente a beleza de um lugar, mas também de permitir uma melhor interação entre as pessoas e entre elas e seus ambientes. (WALL & WATERMAN, 2012, p.7)

Percebe-se a amplitude conceitual do desenho urbano, não se restringindo apenas ao projeto de equipamentos urbanos de forma isolada, mas como uma área de conhecimento atrelada ao design do espaço urbano, com metodologia pertinente à prática projetual que, segundo Del Rio (1999), comporta quatro subáreas, a saber:

- a) Análise visual;
- b) Percepção ambiental;
- c) Estudos comportamentais;

d) Interpretações morfológicas.

Rigatti (1997) interpreta o desenho urbano como um projeto para uma determinada finalidade, no âmbito da cidade ou algum trecho dela:

O desenho urbano deve ser compreendido nas suas dimensões de produto e processo. Como produto, constitui-se numa antevisão do que o espaço agenciado, pelo ato de vontade do desenhista, tem condições de vir a ser, contendo um caráter prescritivo. Como processo, implica em lidar com um conjunto de conhecimentos na busca de uma solução para um problema em especial. (RIGATTI, 1997)

Na perspectiva de Rigatti (1997), percebe-se a aderência do Desenho Industrial ao design integrado da conformação planejada de espaços públicos, a fim de proporcionar qualidade de vida à população, através do conforto físico, visual e emocional. Podendo ser ampliado para a valorização da identidade local, elencando tradições e significados que remetam a soluções sustentáveis de uso do lugar.

Essa abordagem exige a compreensão das qualidades dos produtos locais, seus significados e interseções com o cotidiano da população, e compartilhá-los com a sociedade pois, para Krucken (2009), o design contribui para “[...] dinamizar os recursos do território e valorizar seu patrimônio cultural imaterial [...]” reconhecendo e “tornando reconhecíveis valores e qualidades locais”. Esses valores e qualidades são determinados, inclusive, por atributos apontados pela autora, como: (i) valor sentimental; (ii) certificação de origem e (iii) reconhecimento da comunidade/território onde se produz (KRUCKEN, 2009).

O lugar torna-se valorizado pela sedimentação de aspectos históricos, culturais, tradicionais e de identidade, que são revigorados após determinado período de exclusão, por algum motivo passado, ou esquecimento por parte das gerações mais contemporâneas. Essa forma de atuação do design pertinente ao Desenho Industrial produz uma cadeia sustentável, capaz de se estabelecer “[...] produtos de valor ao cliente e um design social para um sistema social.” (KRUCKEN, 2009)

Cada produto, equipamento urbano e paisagem projetados dentro de um espaço, estão atrelados como em um ecossistema e, segundo Malaguti (2009) “[...] as consequências de uma ação mal planejada se fazem sentir, em maior ou menor escala, muito além da área onde a mesma foi realizada.” Nessa visão, é notória a aderência da objetividade da forma de projeção do design, com a demanda de espaços e ambientes que representem e atendam ao uso contemporâneo da população.

Entendendo o espaço urbano projetado, devidamente paramentado para o uso popular, como um produto concebido através da metodologia projetual pertinente ao design, é aceitável enquadrá-lo nas dimensões principais dos produtos, estabelecidas por Löbach (2001):

- a) Prática ou funcional: envolve aspectos fisiológicos do uso;
- b) Estética: abrange aspectos psicológicos da percepção;
- c) Simbólica: envolve referências de formação pessoal, no uso.

Através dessas dimensões, os juízos de valores são ordenados e podem se mostrar flexíveis, de acordo com a utilidade, significado ou a relação com os demais objetos presentes em um sistema cultural. Esses valores têm a característica de possuírem forte teor afetivo, uma vez que sua concepção não é puramente racional. (MALAGUTI, 2009)

Dessa forma, o campo de atuação do designer nesse processo de projeção de espaços, mostra-se de forma relevante para a ordenação e conjunção de dados e interpretações. Pois a estrutura de valores orquestrada por cada indivíduo surge como o húmus para o alicerçamento de soluções sustentáveis, com significados expressivos, que incitam a própria população a fazer parte do processo de implementação e preservação, consciente das consequências de tais ações.

Para Krucken (2009), fenômenos contemporâneos como “a crescente desmaterialização de produtos, a fluidização, a virtualização das relações, além da desterritorialização da produção e busca emergencial pela sustentabilidade”, contribuem para uma exigência maior da capacidade de abstração, inovação e flexibilidade, por parte dos designers na concepção de projetos, que deve ser consequência de uma atividade em rede objetivando uma identidade local (KRUCKEN, 2009). Nesse contexto, a abordagem da autora se mostra pertinente, com o intuito de desfavorecer a prática de soluções superficiais e efêmeras, que em nada representam e nem clamam a participação do popular na ocupação e uso do lugar, de forma consciente e sustentável, recuperando-o e preservando-o.

4.2.1 Convergências entre o Desenho Industrial e o Desenho Urbano

Considerando as definições e posições assumidas pelo desenho urbano, vistas anteriormente, observa-se pontos de convergências com o Desenho Industrial quanto

aos critérios de projeção, guardadas as devidas escalas. Um produto na mão do usuário, ou um amplo espaço que o envolve e se apresenta como ambiente para esse usuário, ambos têm como primeiro objetivo atender às demandas e expectativas daquele, ou daqueles, que os utilizarão. No contexto do ambiente urbano Ed Wall e Tim Waterman (2012) fazem considerações sobre as cidades:

As cidades são, de certa maneira, meras manifestações físicas da ecologia humana. Elas são o habitat dos seres humanos e como tal funcionam como qualquer outro habitat animal, fornecendo abrigo, proteção, refúgio e a vantagem mútua da força proporcionada pela coletividade. (WALL & WATERMAN, 2012, p.9)

Segundo Lynch (1997) “dar forma visual à cidade é um tipo especial de problema de *design*, e, de resto, um problema relativamente recente” (LYNCH, 1997, p.vii). O problema apontado por Lynch (1997) remete às escalas bidimensionais, como o uso de informações gráficas para compor a paisagem urbana, e tridimensionais, envolvendo o volume físico e o *sky line* resultante da concentração de edificações, em uma macro escala. Mas, também em uma escala menor da paisagem urbana, que está ao alcance das pessoas, como mobiliários e equipamentos urbanos.

Del Rio (1992) cita o autor e sua determinação em conceituar o desenho urbano de modo a abranger tanto o aspecto técnico, quanto o gerenciamento e o contexto.

Lynch (1979) sempre buscava inserir em suas preocupações de pesquisa e, conseqüentemente, nas definições que apresentava para “*City Design*” ou Desenho Urbano, tanto a dimensão físico-espacial quanto a temporal, a ideia do gerenciamento do habitat, e os seus efeitos nos cotidianos e nas experiências individuais da população. (DEL RIO, 1992, p.54)

A origem do desenho urbano, enquanto disciplina, é comentada por Wall & Waterman (2012), posicionando-o em áreas de conhecimento afins: “Como disciplina independente, o desenho urbano remonta a meados do séc. XX. Se situa na interseção da arquitetura com o paisagismo e do planejamento urbano com o da paisagem” (WALL & WATERMAN, 2012, p.16). Como características de identidade desse campo profissional, os autores descrevem:

[...] e, em geral, também se concorda que o desenho urbano é: (i) um processo criativo; (ii) um processo colaborativo e interdisciplinar e (iii) um processo de criação de lugares, que envolve a configuração de espaços e formas urbanas tridimensionais, que enriquecem a vida nas cidades. (WALL & WATERMAN, 2012, p.18)

A visão de Wall e Waterman (2012) remete ao estudo e manipulação de formas tridimensionais, tal como Redig (2005), que as enfatizam como objeto principal de trabalho do Desenho de Produto, guardadas as devidas escalas, além das outras características, como a criatividade e a interdisciplinaridade, que são fluidas no exercício do Desenho Industrial.

A lacuna preenchida pelo desenho urbano é percebida por Del Rio (1992), quando relata ausência de foco da arquitetura com relação ao contexto das cidades.

[...] o ensino e a prática da arquitetura estavam ignorando preocupações tão vitais para a qualidade das cidades, como a inserção da obra em seu contexto urbanístico: respeito a tipologias, a morfologias, à paisagem, ao sítio e às inter-relações entre os vários elementos urbanos e seus usuários. A arquitetura, como o planejamento, não conseguia uma perfeita integração de seu objeto de estudo e trabalho ao “*genius loci*”, expressão feliz de Norberg-Schulz (1980), que bem expressa o caráter e a identidade de um lugar. (DEL RIO, 1992, p.46)

Entretanto, tais demandas começaram a ser percebidas, conforme afirmação de Gehl & Svarre (2018, p.3), “Por volta dos anos 2000, nos campos da arquitetura e do planejamento urbano, começou-se a considerar óbvio que o trabalho com a vida na cidade era crucial.”

A percepção do projetista para conceber um lugar, ou mesmo modificá-lo, a fim de proporcionar conforto e qualidade de vida aos seus usuários, transcende às individualidades dos artefatos e espaços que o compõe. O sistema formado pelo conjunto desses elementos, criando uma imagem de referência, é o que, de fato, faz sentido a quem o utiliza.

Lynch (1997) faz alusão ao “plano visual” como garantia da qualidade dessa imagem na percepção do usuário:

Essas configurações ou reconfigurações devem ser guiadas por aquilo que poderíamos chamar de “plano visual” para a cidade ou região metropolitana: um conjunto de recomendações e controles que diriam respeito à forma visual em escala urbana. [...] O objetivo final desse plano não é a forma física em si, mas a qualidade da imagem inscrita na mente do usuário. (LYNCH, 1997, p.130-131)

Tal propósito de projeto se torna impraticável sem a consciência de interdisciplinaridade e de projeto integrado, uma vez que conhecimentos de várias áreas, inclusive do Desenho Industrial, são necessários para suprir lacunas em uma intrincada rede de informações, demandas e possibilidades. Tal acúmulo de variáveis, revela um

complexo processo de sistematização de dados, concepção e avaliação de alternativas, e implementação de soluções.

Para Wall & Waterman (2012, p.16): “um ponto pacífico, no entanto, é que o desenho urbano é um processo de colaboração que envolve a configuração das formas da cidade [...]”.

Del Rio (1990) acompanha essa visão, cita Sampaio (1986) que reitera a interdisciplinaridade como fator de análise do espaço e definição da forma urbana.

[...] Sampaio (1986: 36) afirma acertadamente que “... a complexidade do fenômeno urbano induz as categorias de análise ao nível interdisciplinar, inclusive para clarear as especificidades do próprio espaço físico”. Segundo ele, estas categorias em muito ajudam a definir o próprio sentido da forma, mas nunca antes estiveram instrumentadas para operações de criação e de dar forma ao espaço. (DEL RIO, 1990, p.48)

Del Rio (1990) aborda diferenças entre os profissionais: urbanista e o que ele chama de designer urbano, sendo o desenhista urbano. O primeiro, focado nas relações interpessoais e relações entre os usuários com o ambiente em que estão inseridos, enquanto o segundo, possui maior conhecimento para desenvolver projetos no âmbito das referências físico-espaciais.

O desenhista urbano projeta elementos urbanos no espaço delimitado, de maneira adequada às configurações definidas, adotando metodologia e conhecimentos pressupostos ao exercício do Desenho Industrial, em sua área de desenho de produto.

Bomfim (1995), aplica como conceito à metodologia do Desenho Industrial, a ideia de uma disciplina com foco na aplicação de métodos a questões específicas e concretas. O que evidencia a ação projetual adequada, cujo esforço é canalizado para a solução de problemas identificados com clareza e objetividade.

Na perspectiva de Bürdek (2006), o design envolve um processo criativo, que não acontece “[...] em um ambiente vazio, onde se brinca livremente com cores, formas e materiais” (BÜRDEK, 2006, p.225). O autor afirma que o desenvolvimento do artefato é resultado de um constante andamento de condições e decisões.

O design aplicado ao Desenho Industrial compreende uma sequência de procedimentos que envolvem: (i) métodos – curso adotado para atingir objetivos; (ii) técnicas – habilidade para realizar uma ação; e (iii) ferramentas – instrumental necessário para executar a ação, para o desenvolvimento de dado artefato (FREITAS; COUTINHO; WAECHTER, 2013).

O sistema de artefatos torna-se uma referência cognitiva, empregada no ambiente urbano para orientar e estimular o transeunte, de modo que este utilize o espaço de forma consciente e eficaz, exigindo o uso de seus sentidos para a percepção de imagens bidimensionais ou elementos tridimensionais, que caracterizam o ambiente projetado:

Estruturar e identificar o ambiente é uma capacidade vital entre todos os animais que se locomovem. Muitos tipos de indicadores são usados: as sensações visuais de cor, forma, movimento ou polarização da luz, além de outros sentidos como o olfato, a audição, o tato, a cinestesia, o sentido da gravidade e, talvez, dos campos elétricos ou magnéticos. (LYNCH, 1997, p.4)

O processo de percepção do ambiente urbano apresenta um caráter de complexidade, pois o indivíduo utiliza várias referências, como aborda Lynch (1997, p.1) ao afirmar que: “Cada cidadão tem vastas associações com alguma parte de sua cidade, e a imagem de cada um está impregnada de lembranças e significados”.

Tais referências acumuladas em sua experiência de vida, possuem distintos significados e se complementam, fazendo um sentido particular a cada pessoa. “Na maioria das vezes, nossa percepção da cidade não é abrangente, mas antes parcial, fragmentária, misturada com considerações de outra natureza.” (LYNCH, 1997, p.2)

Os contextos urbanos envolvem relações. Por sua vez, a legibilidade dessas relações, muitas vezes complexas, nos permite compreender uma cidade. Como habitantes da cidade, aprendemos a ler as interações entre áreas urbanas, espaços e objetos adjacentes. No entanto, como desenhistas urbanos, também devemos ter a capacidade de entender o contexto que serão criados nossos projetos. (WALL & WATERMAN, 2012, p.40)

Fica evidente a relevância do olhar diferenciado ao espaço urbano, não apenas como um acesso para circulação de pessoas, ou um amplo espaço composto por elementos estéticos a serem contemplados, por exemplo. Mas como um lugar de interação do indivíduo com seus conterrâneos e visitantes, com sua origem e identidade, de forma prazerosa, fácil e natural. Segundo Wall & Waterman (2012, p.58) “A rua é um espaço social na cidade que possibilita encontros e contato humano.”

A vida na cidade também deve ser entendida, no sentido mais amplo, como tudo o que acontece entre as edificações, na ida e volta da escola, nos terraços, com as pessoas sentadas, em pé, caminhando, pedalando etc. (GEHL & SVARRE, 2018, p.2)

4.3 Propostas de Projetos Pertinentes ao Desenho Industrial

Sendo definida a área de atuação do Desenho Industrial, tanto na área gráfica, quanto na área de projeto de produto, e percebida sua interseção com o Desenho Urbano, viu-se a necessidade de uma demonstração de projeto, para exemplificar a atuação do designer de produtos no projeto integrado, junto ao arquiteto e ao urbanista, para a preservação do patrimônio cultural.

A exemplificação da atuação do designer de produtos, neste trabalho, consistiu na concepção superficial de um projeto de sistema de sinalização e de mobiliário urbano para aplicação no Largo do Comércio e no Centro Histórico de São Luís (MA), demandas percebidas durante a observação sistemática realizada no sítio citado.

Os referidos projetos não apresentarão o nível adequado de detalhamento exigido em uma situação de implementação real, visto que este não é o objeto da presente pesquisa. Mas terão informações consideradas suficientes para compreensão das atribuições do designer de produtos em uma situação de projeto integrado, em conjunto com a Arquitetura e o Urbanismo, para preservação e revitalização do patrimônio cultural.

4.3.1 Sinalização Urbana no Centro Histórico da Praia Grande

A sinalização urbana consiste em um sistema de informações aplicadas em suportes projetados para atuar de forma coordenada para transmissão de mensagens, em determinados ambientes internos e, no caso desta pesquisa, externos. (D'AGOSTINI, 2017)

O Largo do Comércio é o ponto de referência do sistema, bem como a delimitação geográfica do objeto de estudo da presente pesquisa. Consiste no trecho mais alargado da Rua da Estrela, no Centro Histórico da Praia Grande, delimitado entre a Rua Portugal e a Travessa Boa Ventura.

O Largo possui relevância no sítio por concentrar, em seu entorno, importantes exemplos da arquitetura do séc. XIX, apresentando elementos como azulejos, balcões em janelas, mirantes, gradis, entre outros.

A sua escolha como área para o estudo foi motivada por ser, atualmente, o ponto de partida para visitas ao acervo do sítio, com lojas de produtos regionais, bares e restaurantes de comidas típicas da região. É onde está localizada a Feira da Praia Grande, antigo centro comercial de especiarias exóticas e tradicionais do lugar. Uma das poucas edificações, no país, que ainda ostenta o brasão do Brasil Império em sua fachada. Também se encontram a Praça Nauro Machado, local de apresentações artísticas de grupos culturais, a Câmara Legislativa Municipal e o Teatro João do Vale.

Para a elaboração da proposta de sinalização para o Largo do Comércio, foi necessário um estudo de zonificação para a identificação das regiões urbanas que fornecem acesso ao Largo, partindo dos limites geográficos da cidade, onde serão aplicados os suportes de sinalização. Uma vez que essa proposta vislumbra, não somente a sinalização urbana do Largo, mas todo um sistema de informações necessárias que apresente o Centro Histórico e que indique os percursos para chegar ao Largo.

O estudo de zonificação foi baseado em trabalho de D'Agostini e Gomes (2010) e consiste em um esquema gráfico, que recorta em níveis espaciais de forma decrescente, as dimensões do território a ser analisado.

Cada nível recebeu uma nomenclatura específica, referente à unidade de medida relacionada à sua respectiva distribuição da população, a saber: (D'AGOSTINI e GOMES, 2010)

- Mega Habitat – milhão, compreende uma circunferência de raio 15km;
- Quilo Habitat – milhar, compreende uma circunferência de raio 2km;
- Hecto Habitat – centena, compreende a área fora do eixo da circunferência;
- Deca Habitat – dezena, compreende a área no eixo da circunferência.

Dessa maneira, foi possível fazer uma descrição de cada nível espacial e verificar a necessidade e tipologia da sinalização a ser empregada. Para esta pesquisa, embora tenham sido feitas as representações em todos os níveis, a proposta de sinalização não apresenta um detalhamento técnico aprofundado, por se tratar de uma ilustração das atribuições do Desenho Industrial, no design integrado.

4.3.1.1 Estudo de Zonificação

A. Mega Habitat

O nível de Mega Habitat é representado na figura 57 e mostra os principais acessos e rotas terrestres em direção ao Centro Histórico. O eixo da circunferência localiza-se no Centro Histórico da Praia Grande, sobre o Largo do Comércio.

Figura 57: Nível do Mega Habitat – Rotas e acessos



Fonte: Aplicativo Mapas, da *Apple*. Imagem editada pela autora.

- Acesso A: Acesso terrestre à cidade via BR 135 e Aeroporto de São Luís (MA);
- Acesso A₁: Bairros do São Cristóvão via Av. Guajajaras e da Cohab e adjacências via Av. Jerônimo de Albuquerque;
- Acesso A₂: Bairros do Bequimão, Ipase e adjacências via Av. Daniel de La Touche;
- Acesso B: Acesso terrestre à cidade via Av. Engenheiro Emiliano Macieira, São Luís (MA);
- Acesso C: São José de Ribamar (MA) via MA-201;
- Acesso D: Raposa (MA) e Paço do Lumiar (MA) via MA – 203.

Neste nível de zonificação, percebe-se que os acessos para entrada na cidade consistem em avenidas e estradas de alta velocidade, em média 80km/h a 100km/h.

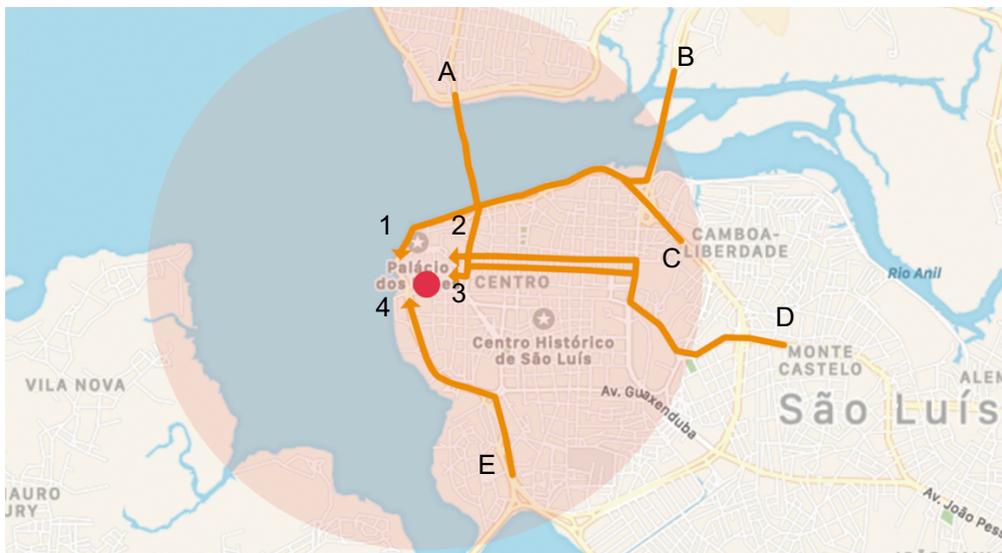
Nessa situação, a sinalização deve privilegiar a legibilidade e contraste. (D'AGOSTINI e GOMES, 2010)

B.Quilo Habitat

A região delimitada, denominada Quilo Habitat é mostrada na figura 58, que corresponde a uma circunferência de 2km de raio, com eixo no Largo do Comércio. Nesta delimitação espacial, é possível perceber os acessos urbanos ao Centro Histórico.

Apesar das diversas possibilidades de percursos realizados por veículos para chegar ao Centro Histórico, estes finalizam em quatro acessos para chegar ao Largo do Comércio.

Figura 58: Nível do Quilo Habitat – acessos ao Centro Histórico da Praia Grande



Fonte: Aplicativo Mapas, da *Apple*. Imagem editada pela autora.

- Acesso A: Bairro do São Francisco e adjacências, via Ponte Gov. José Sarney, ao Centro Histórico;
 - Acesso B: Bairro do Jaracaty e adjacências, via Ponte Bandeira Tribuzzi, ao Centro Histórico;
 - Acesso C: Bairros da Camboa, Liberdade e adjacências, ao Centro Histórico;
 - Acesso D: Bairro do Monte Castelo e adjacências, ao Centro Histórico;
 - Acesso E: Bairros do Bacanga, Areinha, Fátima e adjacências, ao Centro Histórico;
- A cidade de São Luís não possui uma definição urbana por zona (ex. zona norte, zona sul etc.), essa definição é identificada por bairros. Assim, as referências adotadas pela pesquisa para localização dos acessos, indicando o fluxo direcional

para o Centro Histórico, foram os bairros mais próximos do sítio. Admite-se que, para os residentes dos bairros mais distantes chegarem ao Centro Histórico, terão necessariamente que passar pelos bairros mais próximos da Praia Grande.

Estes acessos são através de avenidas mais próximas do centro da cidade, o que reduz a velocidade dos veículos para uma média de 60km/h a 80km/h. Há uma diversidade maior de veículos, incluindo o ônibus para transporte urbano. Com exceção dos acessos 2 e 3, os demais possuem reduzido fluxo de pedestres.

No contexto da delimitação utilizada pelo Quilo Habitat, observando o ambiente urbano, a sinalização proposta compreende as ambientativas, explorando a identidade visual do patrimônio histórico, as direcionais para orientar o percurso para chegar ao Centro Histórico, e as informativas, que apresentam dados sobre o patrimônio. (D'AGOSTINI e GOMES, 2010)

C.Hecto Habitat

O ambiente compreendido no Hecto Habitat, corresponde aos arredores do Centro Histórico, com foco nos principais acessos ao Largo do Comércio, conforme mostrado na figura 59. Estes acessos são, em sua essência, para circulação de pedestres vindos de várias direções, muitas vezes não tendo como destino o Largo, mas passando através dele para chegar a outro lugar.

Para esse nível de ambiente, sugere-se a utilização de sinalização para identificar, direcionar, informar e ambientar o entorno do Largo do Comércio. (D'AGOSTINI e GOMES, 2010)

Figura 59: Nível do Hecto Habitat – acessos ao Largo do Comércio



Fonte: Google Earth, 2019. Imagem editada pela autora.

Na figura 59, o ponto A refere-se ao Largo do Comércio. Os acessos ao redor são definidos da seguinte forma:

- Acesso B: entrada mais popular do Centro Histórico, normalmente utilizado por pedestres usuários de transporte público;
- Acesso C: Ladeira do Comércio - via utilizada por pedestres provenientes da Av. Beira Mar e por aqueles que deixam o veículo no estacionamento do Centro Histórico;
- Acesso D: Rua Portugal - via utilizada por pedestres provenientes da Av. Beira Mar e por aqueles que deixam o veículo no estacionamento do Centro Histórico;
- Acesso E: Rua Djalma Dutra – passagem de pedestres vindos da Praça Dom Pedro II e da Rua de Nazaré.
- Acesso F: Rua da Estrela - passagem de pedestres vindos da Praça Dom Pedro II e da Rua de Nazaré.
- Acesso G: Rua do Giz – entrada de pedestres oriundos da Praça Benedito Leite e da Rua de Nazaré.
- Acesso H: acesso através da Rua de Nazaré, de pedestres que vêm do centro da cidade, através da Rua do Sol. Também de pedestres vindos da Avenida Beira-Mar, pela Rua do Egito;
- Acesso I: Rua Humberto de Campos – acesso para pedestres vindos do centro da cidade;
- Acesso J: Rua João Vidal – via para pedestres vindos, principalmente, da Rua Grande, conhecido centro comercial popular da cidade;
- Acesso K: Rua da Estrela – percurso mais utilizado como saída do Largo do Comércio, em direção ao bairro do Desterro;
- Acesso L: Travessa Boaventura – via de pouco uso por pedestres com destino ao Largo. Porém, mais utilizada por veículos com destino ao centro da cidade e veículos de serviço, para entrar no Largo do Comércio.

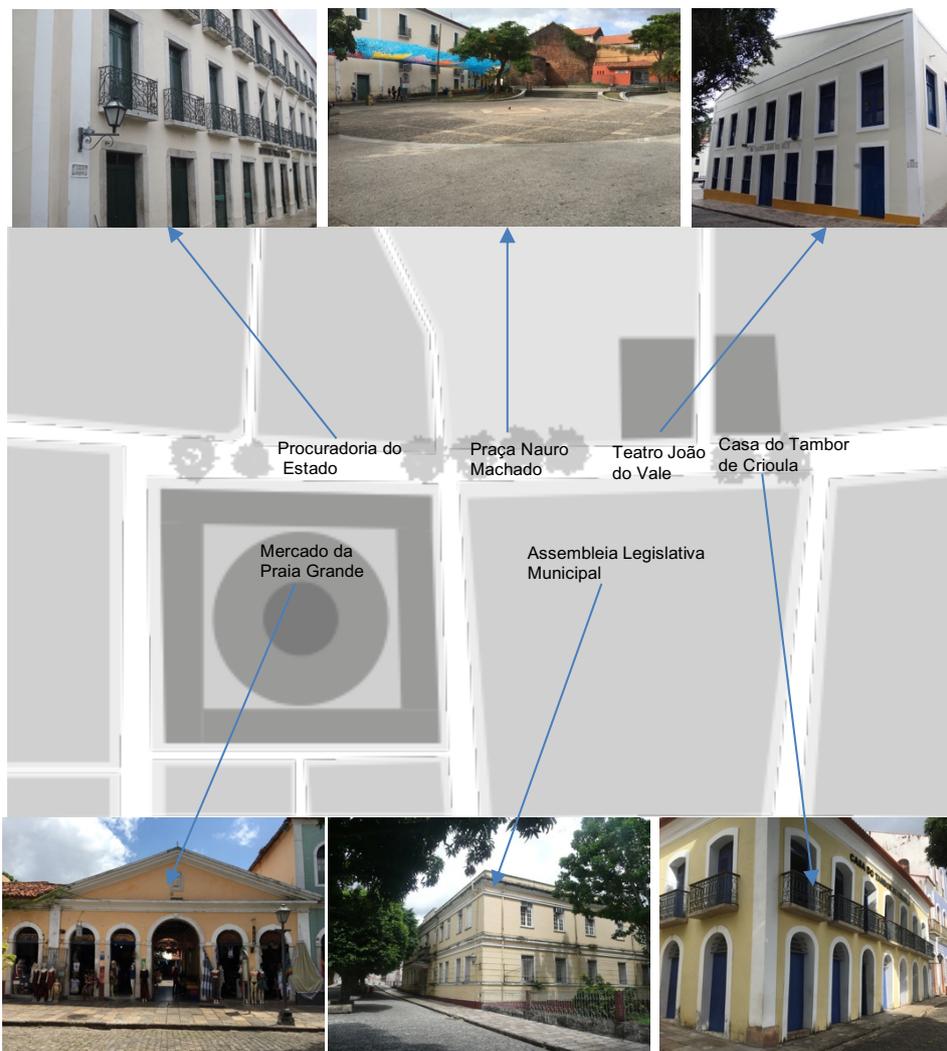
D.Deca Habitat

O nível de Deca Habitat, corresponde ao eixo das circunferências que delimitam os demais níveis. Trata-se, pontualmente, da localidade que compreende o Largo do Comércio, no Centro Histórico (Figura 60). Segundo D'Agostini e Gomes (2010,

p.175) a sinalização “é caracterizada pela ambientação, que tenta expressar graficamente a emoção e atributos do ambiente”.

A sinalização proposta terá a função de ambientação, orientação e informação dentro do Largo, compartilhando, como equipamento urbano, do mesmo espaço que o acervo histórico do sítio. Nessa perspectiva, a sinalização deve conter uma maior objetividade em suas informações, além de uma harmoniosa integração de cada elemento do sistema com o ambiente histórico em que está inserido, uma vez que o usuário do sistema de sinalização está a pé, podendo verificar e apreciar todos os detalhes do produto.

Figura 60: Nível do Deca Habitat – Largo do Comércio



Fonte: Acervo próprio

4.3.1.2 Atributos das Mensagens Gráficas

As mensagens gráficas aplicadas em suportes de sinalização possuem diversas finalidades de comunicação. Essa variedade é resultado das demandas de informação das pessoas em determinados ambientes em que estão inseridas. (D'AGOSTINI e GOMES, 2010)

Os atributos que as mensagens possuem, designam a forma de comunicação que a sinalização deve utilizar com o usuário. Influenciam no texto da mensagem, na forma do suporte, nas cores e pictogramas utilizados, na composição gráfica, proporções, e outros parâmetros que determinam o sistema de sinalização.

Os atributos das informações identificados nas demandas de sinalização, nos níveis de zoneamento aplicados, foram: (D'AGOSTINI e GOMES, 2010)

- Identificativa: tem a função de identificar ambientes ou pontos nos ambientes;
- Direcional: indica direção em um percurso no ambiente;
- Informativa: informam sobre determinado ambiente ou evento;
- Ambientativa: expressam a identidade do ambiente, particularizando-o.

4.3.1.3 Tipologia dos Suportes de Sinalização

Identificados os acessos ao Largo do Comércio através do processo de zonificação, o projeto tem sequência com a definição da tipologia adequada dos suportes para a aplicação das mensagens gráficas visuais, que comporão o sistema de sinalização. No projeto, compreende-se a tipologia dos suportes como o estudo das configurações físicas dos suportes, de modo a atender às demandas exigidas do ambiente urbano onde serão implementados.

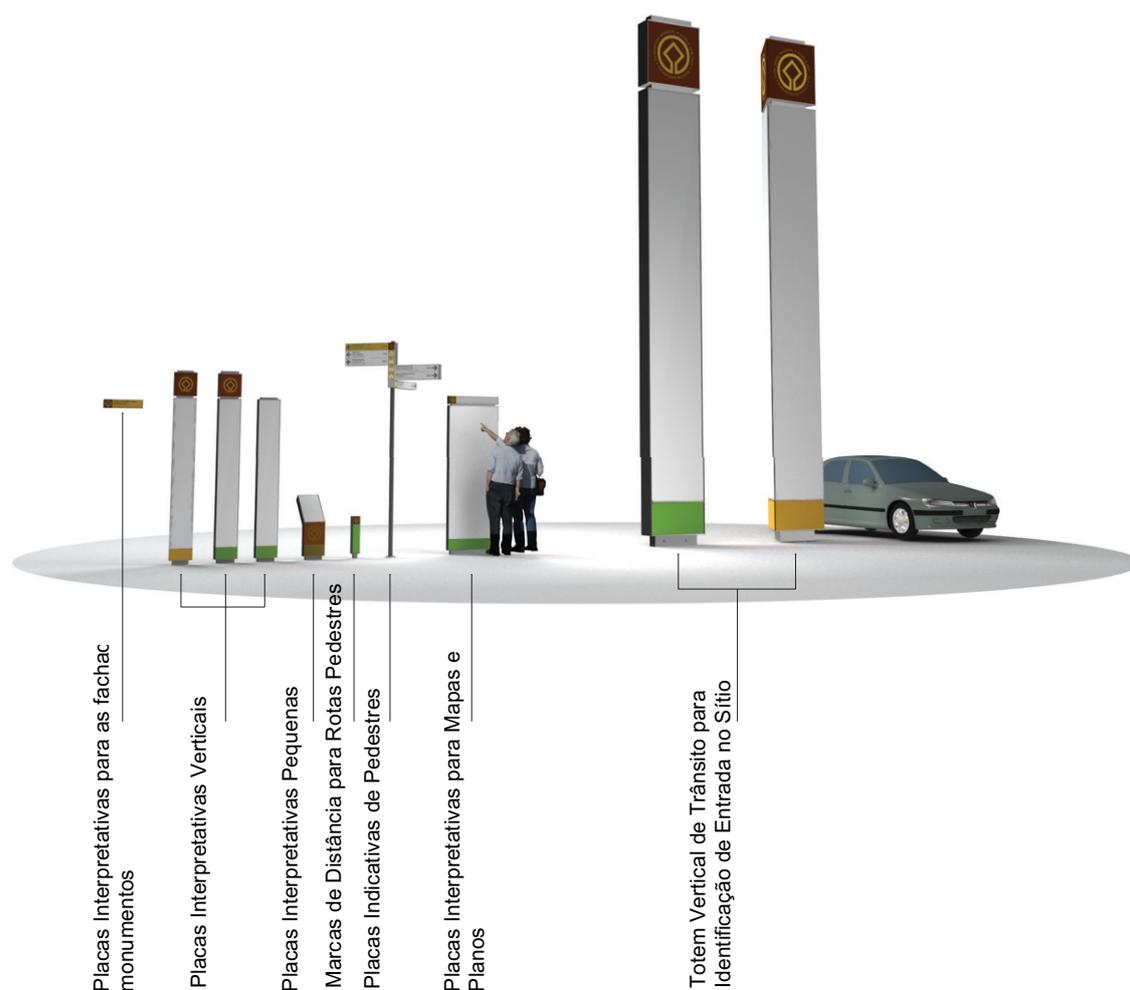
Estes suportes deverão atender às demandas peculiares, de acordo com o contexto ambiental do zoneamento em que estão inseridos, como frequência de circulação de veículos e pedestres, espaço físico disponível para a instalação das placas e integração com a paisagem urbana, de modo que atendam ao uso comum da população.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, em parceria com a UNESCO, elaborou um manual de orientações técnicas com informações para auxiliar na concepção de projetos de sinalização dos sítios do Patrimônio Mundial do Brasil (BRASIL, 2013). Estas orientações têm caráter abrangente e fazem referência aos tipos de suportes a serem empregados nos locais tombados, materiais empregados, aplicação gráfica das informações, estudo de cores e tipografia, inclusive a aplicação da identidade visual do Patrimônio Mundial da UNESCO.

A exemplificação do projeto proposto nesta pesquisa segue as orientações e referências indicadas pelo IPHAN e a UNESCO (BRASIL, 2013), como forma de atender à necessidade de uma identidade visual coesa do Patrimônio Mundial, de modo a contribuir para seu reconhecimento e proteção.

A tipologia de suportes proposta nas orientações, mostrada na figura 61, foi aplicada no projeto de acordo com suas características e finalidades, sendo utilizados aqueles elementos que foram adequados àquelas demandas identificadas em cada nível do zoneamento.

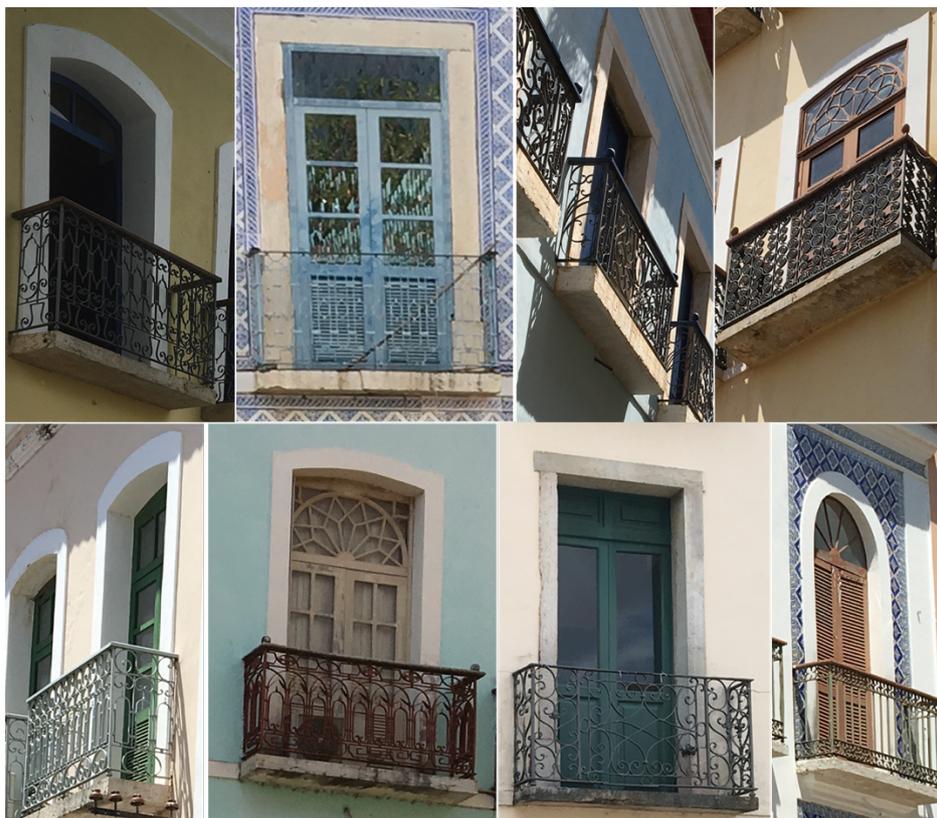
Figura 61: Tipologia dos suportes de sinalização propostos pelas orientações do IPHAN e da UNESCO.



Fonte: Brasil (2013)

Mesmo atendendo às orientações do IPHAN e da UNESCO, foi percebida a necessidade de um diferencial no projeto de sinalização, que reforçasse a identidade cultural do Centro Histórico de São Luís (MA). Assim, foi adotado o desenho dos gradis dos balcões das janelas, muito comum nas edificações históricas de grande porte no sítio (Figura 62), a ser aplicado na parte inferior dos suportes verticais, como referência às antigas janelas dos casarões coloniais da Praia Grande.

Figura 62: Exemplos de gradis dos balcões das janelas do Centro Histórico da Praia Grande.



Fonte: Acervo da autora

A nomenclatura dos suportes de sinalização adotada na pesquisa, foi elaborada seguindo os parâmetros oriundos das características das placas, gerando um código identificador.

No código, primeiro é identificado o zoneamento utilizando a respectiva letra inicial; em seguida, é colocado o acesso onde o suporte será implementado, assumindo a identificação no respectivo mapa de zoneamento; o ambiente de instalação indica se o local onde será colocado o suporte é uma estrada, avenida ou rua; na sequência, é colocada a designação do suporte, segundo Brasil (2013), na qual são utilizadas as letras iniciais. Tal processo de identificação foi inspirada em modelo realizado por D'Agostini e Gomes (2010).

O quadro 05 mostra exemplos aplicados da nomenclatura adotada. Cada parâmetro foi expresso em uma cor específica para ser identificado no código resultante, com a intenção de facilitar a compreensão da lógica de leitura.

Quadro 05 – Exemplos da nomenclatura adotada para os suportes de sinalização

ZONEAMENTO	ACESSO DE IMPLEMENTAÇÃO	AMBIENTE DE INSTALAÇÃO	DESIGNAÇÃO DO SUPORTE	CÓDIGO RESULTANTE
Mega Habitat	A	Estrada	Totem Vertical Grande	MAEs - TVG
Quilo Habitat	C	Rua	Placa Interpretativas Verticais	QCR - PIV
Hecto Habitat	Acesso 1	Avenida Urbana	Totem Vertical Menor	H1Av - TVM
Deca Habitat	Esquina das ruas A e I	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	DAI - PIP

Fonte: Elaborado pela autora, baseado em D'Agostini e Gomes (2010)

No nível Deca Habitat não foi necessário expressar o ambiente de instalação no código, em virtude de todos os suportes serem instalados em ruas, todas transversais ao Largo do Comércio.

A. Suportes no Mega Habitat

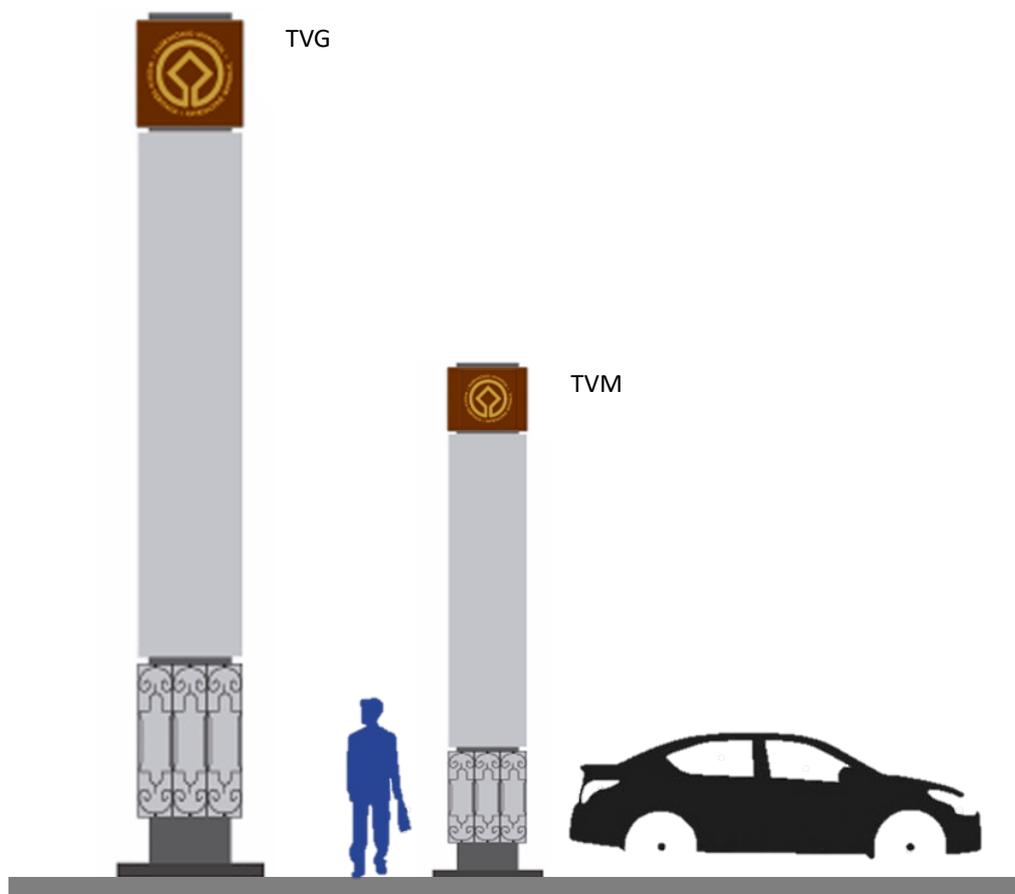
Os acessos ao Largo do Comércio, identificados no Mega Habitat, compreendem avenidas com alto fluxo de circulação de veículos dos mais diversos portes, desde caminhões e ônibus até carros populares de menores dimensões, motocicletas e, em alguns trechos, bicicletas. A circulação de pedestres identificada é reduzida, quase inexistente.

Para a sinalização neste âmbito do zoneamento, deve-se privilegiar a legibilidade e o contraste, como já foi referenciado anteriormente, para possibilitar a leitura e percepção da mensagem em situação de alta velocidade do veículo e sem distração do seu condutor. Contudo, deve se apresentar com forma visual harmônica e equilibrada com seu entorno, sem destoar da paisagem urbana no lugar onde será implementada.

As placas se apresentam em forma de totem vertical, conforme as orientações técnicas (BRASIL, 2013) definidas como norteadoras do projeto. Os totens terão duas dimensões distintas: (i) Totem Vertical Grande – TVG: 100 x 840 x 33cm para serem posicionados em estradas, avenidas mais largas e rotatórias, com maior espaço em seu entorno e grande circulação de veículos; (ii) Totem Vertical Menor – TVM: 80 x 500 x 30cm para avenidas menos largas e rotatórias de menor diâmetro, com reduzido espaço disponível para instalação do suporte e, também, para ser afixado na entrada principal do Centro Histórico.

A figura 63 mostra a proporção dimensional dos dois suportes, em representação sem escala. A altura do homem na imagem é de 170cm e a altura do veículo é de 140cm, correspondente a um carro popular.

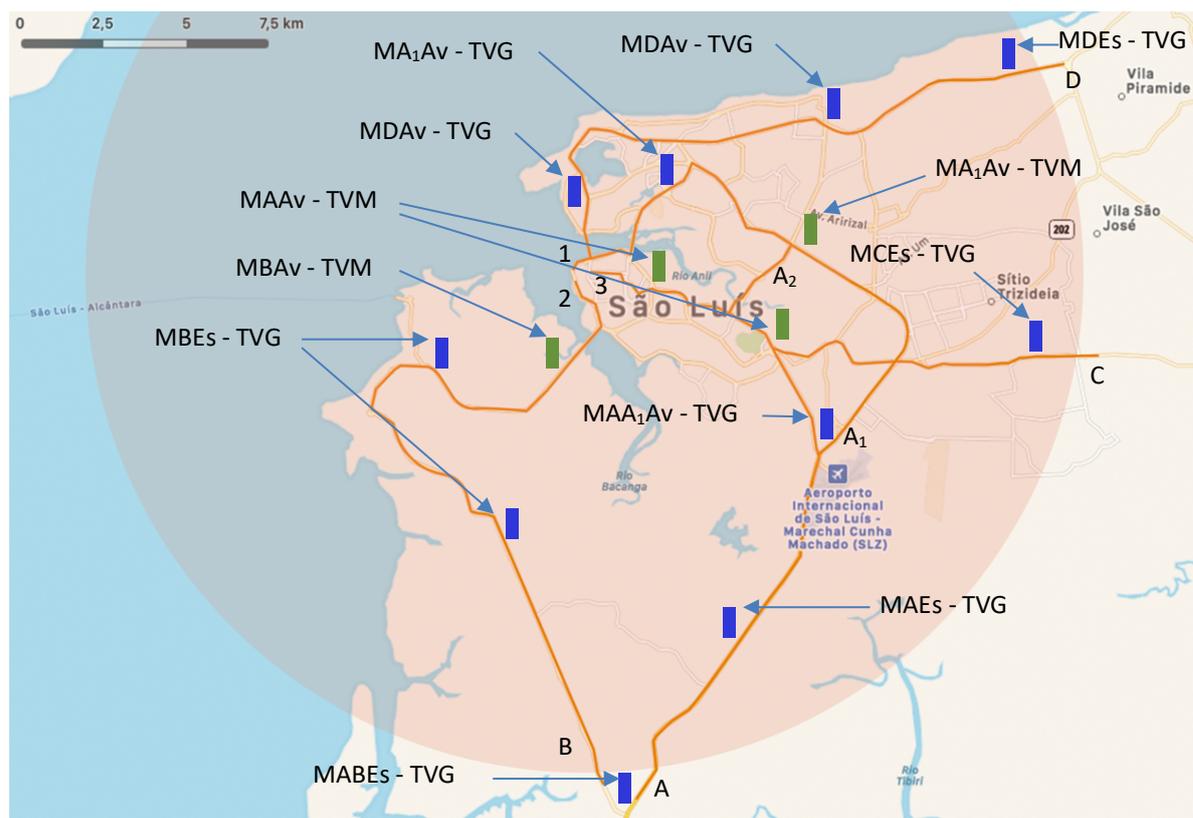
Figura 63: Suportes de sinalização no Mega Habitat



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013)

Os suportes serão distribuídos em lugares pré-determinados, segundo a disponibilidade de espaço nas vias e rotatórias, de modo a informar aos condutores sobre a existência do Centro Histórico, conforme mostrado na figura 64.

Figura 64: Disposição dos suportes no Mega Habitat



Fonte: Aplicativo Mapas, da *Apple*. Imagem editada pela autora.

As informações do mapa foram resumidas em um quadro (Quadro 06), que expõe detalhes sobre cada suporte de sinalização neste nível de zoneamento: o local onde será instalado, o tipo de suporte utilizado e a informação que conterà.

Nesse quadro, percebe-se que os suportes utilizados possuem tamanhos distintos, embora sejam modelos similares, não apresentam pictogramas e possuem mensagens informativas bilíngues, fazendo referência ao Centro Histórico da Praia Grande.

Os suportes serão instalados nas vias de acesso, desde os limites municipais de São Luís, em direção ao Centro Histórico.

Quadro 06: Resumo de informações sobre os suportes no Mega Habitat

NOMENCLATURA	LOCAL	TIPOLOGIA	PICTOGRAMA	ATRIBUTO DA INFORMAÇÃO	INFORMAÇÃO
MABEs - TVG	Estrada	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande
MAEs- TVG	Estrada	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande
MAAv - TVM	Avenida urbana	Totem Vertical Menor	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande
MA₁Av - TVG	Avenida urbana	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande
MA₁Av - TVM	Avenida urbana	Totem Vertical Menor	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande
MAA₁Av - TVG	Avenida urbana	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande
MBEs - TVG	Estrada	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande
MBAv - TVM	Avenida urbana	Totem Vertical Menor	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande
MCEs- TVG	Estrada	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande
MDEs - TVG	Estrada	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande
MDAv - TVG	Avenida urbana	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande Historic Center of Praia Grande

Fonte: Elaborado pela autora, baseado em D'Agostini e Gomes (2010)

B. Suportes no Quilo Habitat

Nesta etapa de zoneamento, percebe-se que os percursos para chegar ao Centro Histórico, vindos dos logradouros mais afastados do centro da cidade, são realizados em avenidas com grande frequência de circulação de veículos. Ao chegar no centro da cidade, o trânsito fica mais lento devido o tráfego se concentrar em ruas estreitas.

A velocidade média nas avenidas fica entre 60 e 80Km/h, enquanto nas ruas do centro se apresenta mais lenta, entre 40 e 60Km/h. A leitura da mensagem do suporte deve ser feita de forma rápida e segura para o condutor. Próximo às avenidas se concentram residências, pontos comerciais, instituições de diversas naturezas, ocasionando um frequente trânsito de pedestres.

São Luís é uma cidade cortada por avenidas que dão acesso direto aos bairros da Capital. Em sua maioria, compõe-se de duas faixas para trânsito em cada lado, tendo um canteiro central dividindo-as. Em muitos trechos são empregadas rotatórias de diferentes diâmetros, para a dinamização do trânsito.

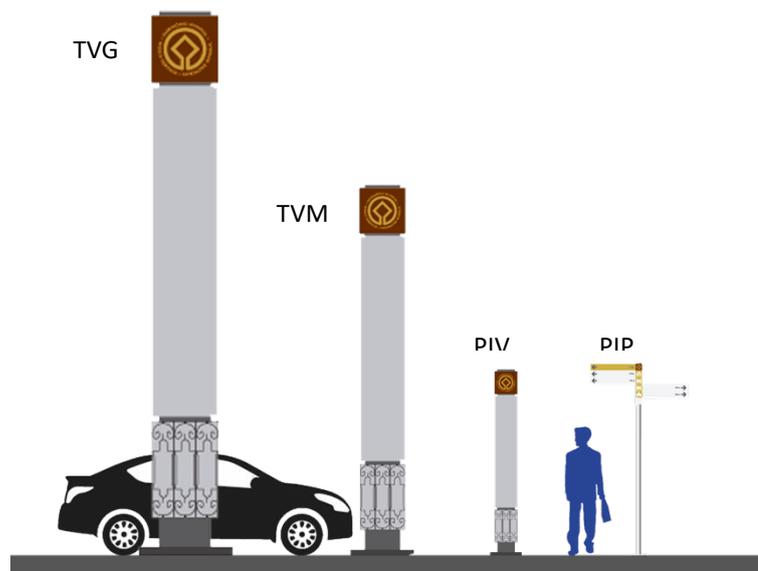
Nas avenidas e rotatórias serão empregados suportes TVG em locais de maior espaço no entorno, e os suportes TVM, para os trechos de menor espaço.

Independente do percurso realizado em veículos utilizando as avenidas, ao chegar no centro da cidade, o cidadão dispõe de 4 acessos para o Largo do Comércio (ver figura 58). Nos acessos 1 e 4, o espaço disponível no entorno permite a instalação de suportes maiores, como o TVM e as Placas Interpretativas Verticais – PIV, cujas dimensões são 30 x 250 x 10cm. Já os acessos 2 e 3 são ruas mais estreitas, com calçadas para pedestres reduzidas, com pouco espaço para implementação de sinalização. Nesse caso, serão empregadas as Placas Indicativas de Pedestres – PIP, que são suportes sustentados a uma altura de 230cm, por um tubo metálico de 6cm de diâmetro fixado ao chão. Os suportes são empilhados, de forma a não ultrapassar 300cm de altura.

As ruas do centro da cidade, assim como as calçadas para pedestres, são estreitas, herança do traçado urbano antigo. O trânsito é intenso e lento, com frequentes congestionamentos. Além dos veículos de diversos portes, transitam motocicletas, bicicletas e transeuntes.

A figura 65 apresenta os suportes definidos para serem empregados nesse nível do zoneamento. A imagem informa a morfologia das placas e as proporções dimensionais entre elas. Os desenhos estão sem escala definida. A imagem humana tem 170cm de altura e o veículo, 140cm

Figura 65: Suportes de sinalização no Quilo Habitat



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013)

A sinalização neste nível compreende o uso dos suportes nas principais ruas e avenidas que levam aos acessos do Centro Histórico. A diversidade de suportes é maior, integrados a um sistema de informações capaz de direcionar o usuário ao sítio. A figura 66 mostra a disposição dos suportes ao longo das avenidas e ruas de acesso.

Figura 66: Disposição dos suportes no Quilo Habitat



Fonte: Aplicativo Mapas, da *Apple*. Imagem editada pela autora.

O quadro 07 reflete de forma resumida as informações sobre os suportes de sinalização deste nível de zoneamento.

Quadro 07: Resumo das informações sobre os suportes no Quilo Habitat

NOMENCLATURA	LOCAL	TIPOLOGIA	PICTOGRAMA	ATRIBUTO DA INFORMAÇÃO	INFORMAÇÃO
QAAv - TVG	Avenida Urbana	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande
QAAv - TVM	Avenida Urbana	Totem Vertical Menor	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande
QBAv - TVG	Avenida Urbana	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande
QCAv - TVM	Avenida Urbana	Totem Vertical Menor	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande
QCR - PIV	Rua	Placas Interpretativas Verticais	➔	Ambientativa Direcional	Centro Histórico da Praia Grande Largo do Comércio
QDR - PIV	Rua	Placas Interpretativas Verticais	➔	Ambientativa Direcional	Centro Histórico da Praia Grande Largo do Comércio
QDR - PIP	Rua	Placas Indicativas de Pedestres	➔ 	Direcional	Centro Histórico da Praia Grande Largo do Comércio Mercado da Praia Grande
QDAv - TVM	Avenida Urbana	Totem Vertical Menor	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande
QEA v - TVG	Avenida Urbana	Totem Vertical Grande	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande
QEA v - TVM	Avenida Urbana	Totem Vertical Menor	-	Informativa	Centro Histórico da Praia Grande
QER - PIV	Rua	Placas Interpretativas Verticais	➔	Ambientativa Direcional	Centro Histórico da Praia Grande Largo do Comércio

Fonte: Elaborado pela autora, baseado em D'Agostini e Gomes (2010).

C. Suportes no Hecto Habitat

A sinalização no nível do zoneamento Hecto Habitat, compreende a instalação dos suportes nos acessos ao Largo do Comércio, já no interior do Centro Histórico da Praia Grande.

Foram identificados 11 acessos para chegar ao Largo do Comércio (ver figura 59). O acesso B, por sua localização próxima a um terminal de ônibus coletivo, amplo espaço aberto com estacionamentos e com grande fluxo de circulação de pedestres, foi considerado nesta pesquisa como o acesso principal.

Nesse local será instalado o suporte TVM, indicando a entrada do Centro Histórico. As Placas Interpretativas para Mapas e Planos – PIMP, com as dimensões 80 x 225 x 10cm, e PIV serão implementadas com a função de ambientação, evidenciando a identidade do sítio, de instrução, compartilhando informações sobre o lugar, e orientação, indicando percursos para circulação dos transeuntes. (D'AGOSTINI, 2017)

As dimensões e formatos dessas placas permitem a leitura por pessoas que estão próximas e caminhando, além de cadeirantes. A morfologia dos suportes se

integra à paisagem urbana de forma harmônica, na proporção dimensional adequada com transeuntes, assim como as edificações históricas.

Os acessos C e D, apesar de próximos ao acesso B, possuem menor fluxo de circulação de pedestres que, em sua maioria, vêm da Av. Beira Mar ou estacionam seus veículos nessa região e adentram o Centro Histórico caminhando. Possuem menor espaço para instalação de suportes de sinalização.

Nesse contexto, o formato das Placas Interpretativas Verticais – PIV e as Placas Indicativas de Pedestres – PIP se adequam melhor à paisagem urbana, com espaço reduzido, e ao contato mais próximo com os pedestres.

Os acessos E, F, G, H, I, J e K são frequentados quase que exclusivamente por pedestres que vêm de diversos pontos do centro da cidade. Estes transeuntes utilizam os referidos acessos como rota, para se dirigirem ao terminal de ônibus ou para socializar no Largo do Comércio.

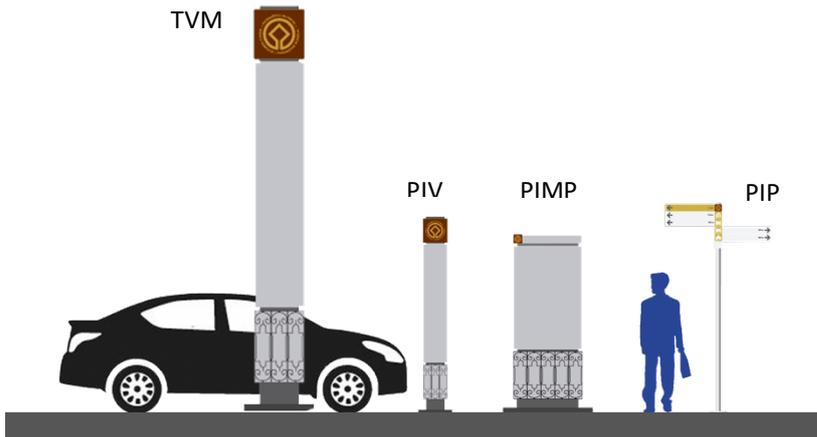
As ruas e calçadas para pedestres, que fazem esses acessos são estreitas e com ladeiras. A sinalização adequada para esse ambiente é a PIP, devido sua forma consistir em uma haste de seção redonda de aço galvanizado, com 6cm de diâmetro, fixada ao chão, sustentando as placas a uma altura mínima de 2,30m. Dessa forma, o trânsito de pessoas fica menos conflitante com os suportes de sinalização.

O acesso L possui amplo espaço aberto, porém é mais utilizado para trânsito de veículos. Os pedestres que utilizam esse acesso, dirigem-se a outros recantos do Centro Histórico, sendo infrequente o acesso ao Largo do Comércio. Assim, será utilizado o suporte PIV para sinalizar o acesso.

Será necessário suportes de sinalização para identificar o acervo histórico no entorno do Largo, com informações referentes às edificações e praças para conhecimento do pedestre. Pela configuração do ambiente urbano histórico do sítio, o suporte adequado para esse fim é o PIV, com *layout* próprio para esse tipo de informação.

A tipologia dos suportes aplicados nesse nível de zoneamento é apresentada na figura 67. Os desenhos mostrados na imagem estão fora de escala gráfica, porém assumem a proporção dimensional entre si e com a referência humana, assim como a do veículo.

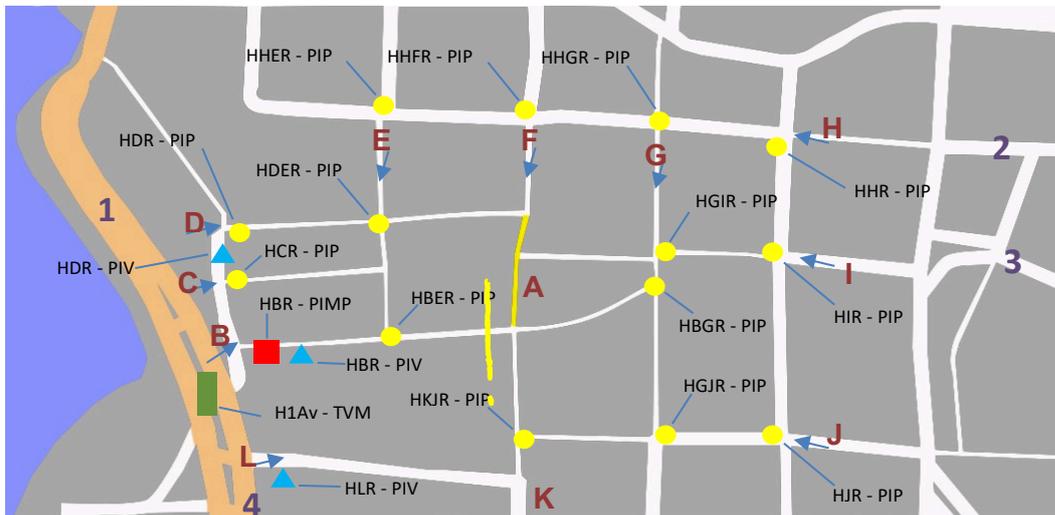
Figura 67: Suportes de sinalização no Hecto Habitat



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013)

A disposição dos suportes de sinalização no Hecto Habitat será como mostrada na figura 68.

Figura 68: Disposição dos suportes no Hecto Habitat



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em D'Agostini e Gomes (2010).

Quadro 08: Resumo sobre as informações dos suportes no Hecto Habitat

NOMENCLATURA	LOCAL	TIPOLOGIA	PICTOGRAMA	ATRIBUTO DA INFORMAÇÃO	INFORMAÇÃO
H1Av – TVM	Avenida urbana	Totem Vertical Menor	-	Ambientativa Identificativa	Centro Histórico da Praia Grande
HBR - PIMP	Rua	Placas Interpretativas para Mapas e Planos		Direcional Ambientativa	Centro Histórico Largo do Comércio Mapa
HBR - PIV	Rua	Placa Interpretativa Vertical	→	Direcional Ambientativa	Centro Histórico da Praia Grande Largo do Comércio Rua Portugal
HBER - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Largo do Comércio Mercado da Praia Grande Pça. Nauro Machado
HBGR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Largo do Comércio Pça. Nauro Machado Mercado da Praia Grande
HCR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Mercado da Praia Grande Estacionamento
HDR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Largo do Comércio Mercado da Praia Grande Estacionamento
HDR - PIV	Rua	Placa Interpretativa Vertical	→	Direcional Ambientativa	Centro Histórico Largo do Comércio
HDER - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Largo do Comércio Assembleia Legislativa Municipal Mercado da Praia Grande
HGIR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Largo do Comércio Procuradoria Geral do Estado
HGJR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Largo do Comércio Pça. Nauro Machado
HHER - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Rua Portugal Assembleia Legislativa Municipal Mercado da Praia Grande
HHFR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Largo do Comércio Mercado da Praia Grande Assembleia Legislativa Municipal Procuradoria Geral do Estado
HHGR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Pça. Nauro Machado
HR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Largo do Comércio
HIR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Largo do Comércio Mercado da Praia Grande Procuradoria Geral do Estado
HJR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Largo do Comércio Assembleia Legislativa Municipal
HKLR - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre	→	Direcional	Mercado da Praia Grande Procuradoria Geral do Estado Rua Portugal
HLR - PIV	Rua	Placa Interpretativa Vertical	→	Direcional Ambientativa	Centro Histórico Largo do Comércio

Fonte: Elaborado pela autora, baseado em D'Agostini e Gomes (2010).

D.Suportes no Deca Habitat

A sinalização aplicada no nível Deca Habitat corresponde à expressão gráfica da emoção e dos atributos do ambiente (D'AGOSTINI e GOMES, 2010). Os suportes são aplicados no local fim de todo o percurso, no caso o Largo do Comércio.

O Largo é o local mais conhecido e frequentado do Centro Histórico. É o ponto de partida para visitantes circularem pelo sítio. Nele se concentram edificações e ruas históricas, praça, bares e restaurantes com bebidas e comidas regionais e comércio popular vendendo produtos tradicionais do lugar.

O ambiente urbano do sítio é composto por uma rua e calçadas largas para uso de pedestres, com árvores plantadas ao centro, favorecendo uma sombra convidativa para apreciar o acervo histórico, além de uma praça para apresentações de grupos culturais.

No Largo do Comércio está o Mercado da Praia Grande, importante centro de comércio de produtos regionais tradicionais e exóticos, há representativos exemplos da arquitetura do século XIX.

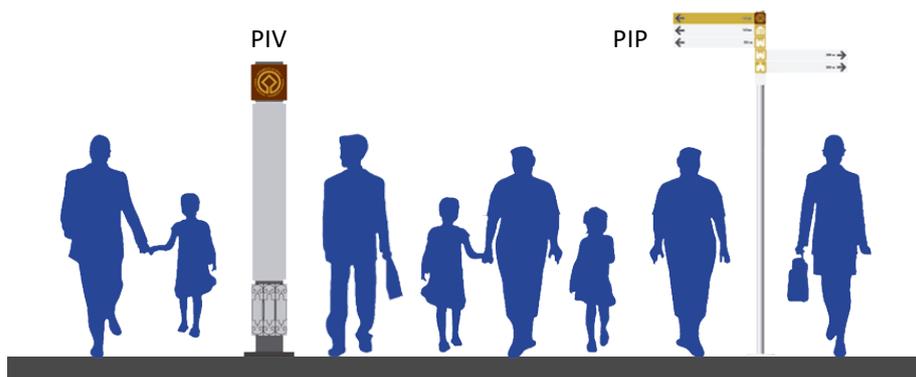
A sinalização a ser empregada no lugar possui a característica de orientar o transeunte em seu percurso e informá-lo sobre o acervo que está visitando. Neste contexto, os suportes devem estar integrados ao ambiente, contribuindo para o estabelecimento da identidade cultural do sítio, e sem produzir desconfortos visuais discrepando na paisagem urbana.

As placas de menor porte são mais indicadas para esse ambiente, acessíveis a pedestres caminhando e cadeirantes circulando, com formas e dimensões que agreguem informações necessárias ao usuário, sem se desviar dos atributos culturais já estabelecidos no sítio.

Observando esses requisitos, os suportes adotados pela pesquisa que se adequam ao uso são as Placas Indicativas de Pedestres – PIP e as Placas Interpretativas Verticais – PIV.

Os suportes no Deca Habitat são apresentados abaixo, na figura 69. Os desenhos guardam a proporção entre si e com as referências humanas, sem escala definida.

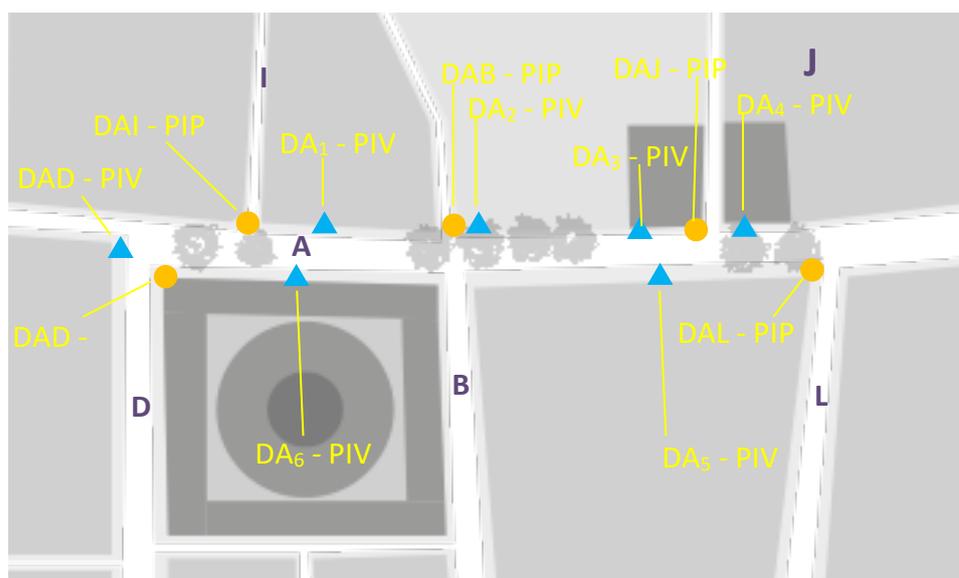
Figura 69: Suportes de sinalização no Deca Habitat



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013)

A disposição dos suportes, dentro do Largo do Comércio, busca atender à dinâmica de visitação do acervo e trânsito de pedestres passantes pelo lugar. A implementação do sistema de sinalização no Largo será efetuada conforme mostrado na figura 70.

Figura 70: Disposição dos suportes no Deca Habitat



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em D'Agostini e Gomes (2010)

O quadro 09 mostra as informações pertinentes aos suportes de sinalização empregados no nível Deca Habitat, do zoneamento estudado.

Quadro 09: Resumo sobre as informações dos suportes no Deca Habitat.

NOMENCLATURA	LOCAL	TIPOLOGIA	PICTOGRAMA	ATRIBUTO DA INFORMAÇÃO	INFORMAÇÃO
DAI - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre		Direcional	Pça. Nauro Machado Assembleia Legislativa Municipal Teatro João do Vale
DAB - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre		Direcional	Rua Portugal Casa do Tambor de Crioula
DAJ - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre		Direcional	Mercado da Praia Grande Rua Portugal Procuradoria Geral do Estado
DAL - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre		Direcional	Mercado da Praia Grande Rua Portugal Procuradoria Geral do Estado
DAD - PIP	Rua	Placa Indicativa de Pedestre		Direcional	Procuradoria Geral do Estado Pça. Nauro Machado Teatro João do Vale
DA ₁ - PIV	Rua	Placa Interpretativa Vertical	-	Informativa Ambientativa	Procuradoria Geral Fotografias Texto
DA ₂ - PIV	Rua	Placa Interpretativa Vertical	-	Informativa Ambientativa	Praça Nauro Machado Fotografias Texto
DA ₃ - PIV	Rua	Placa Interpretativa Vertical	-	Informativa Ambientativa	Teatro João do Vale Fotografias Texto
DA ₄ - PIV	Rua	Placa Interpretativa Vertical	-	Informativa Ambientativa	Casa do Tambor de Crioula Fotografias Texto
DA ₅ - PIV	Rua	Placa Interpretativa Vertical	-	Informativa Ambientativa	Assembleia Legislativa Municipal Fotografias Texto
DA ₆ - PIV	Rua	Placa Interpretativa Vertical	-	Informativa Ambientativa	Mercado da Praia Grande Fotografias Texto
DAD - PIV	Rua	Placa Interpretativa Vertical	-	Informativa Ambientativa	Imagens de azulejos Fotografias Texto

Fonte: Elaborado pela autora, baseado em D'Agostini e Gomes (2010).

4.3.1.4 Estudo do *Layout* das Placas

A. Elementos Gráficos dos Suportes

Para a identidade visual do lugar, a ser aplicado nos suportes de comunicação da sinalização, para fortalecer e se fazer reconhecer a comunidade onde o Centro Histórico está inserido, optou-se por utilizar o brasão da cidade de São Luís (Figura 71).

Figura 71: Brasão da cidade de São Luís (MA).



Fonte: Reproduzido de Lopes (2008)

Esta decisão de projeto foi tomada em face do brasão ser uma representação gráfica perene da cidade, independente de governos ou de outras concepções de identidades locais. Outro aspecto relevante na tomada de decisão, foi a oportunidade da publicidade do próprio brasão como a identidade visual da cidade, representando um Patrimônio Mundial da Humanidade.

Segundo as orientações do IPHAN e da UNESCO, também é importante a aplicação da identidade visual do Patrimônio Mundial (Figura 72) nos suportes da sinalização, para informar que o acervo está inscrito na Lista do Patrimônio Mundial. (BRASIL, 2013)

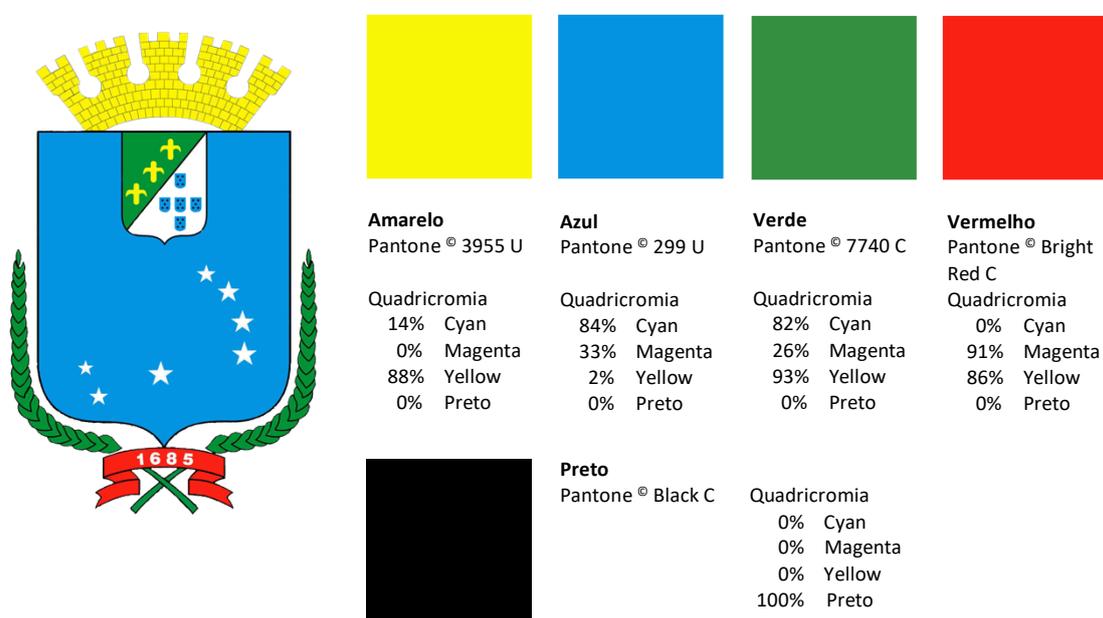
Figura 72: Identidade visual do Patrimônio Mundial



Fonte: Reproduzido de Brasil (2013)

O padrão cromático do brasão de São Luís foi detalhado mediante análise das cores em separado, com auxílio do *software* Adobe Photoshop[®] e comparação com as paletas do catálogo Pantone[®]. A figura 73 mostra o resultado do estudo.

Figura 73: Padrão cromático do brasão de São Luís.



Fonte: Elaborado pela autora

A paleta cromática da identidade visual do Patrimônio Mundial foi obtida no manual de Orientações Técnicas para Sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil, do IPHAN (BRASIL, 2013), conforme apresenta a figura 74.

Figura 74: Padrão cromático da identidade visual do Patrimônio Mundial



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013)

têm o objetivo de garantir a compreensão da mensagem de forma clara, aplicada em qualquer suporte. São eles:

- Malha de construção: delimita áreas, separa informações e define proporções;
- Alinhamento: organiza visualmente as informações, favorecendo uma leitura sequencial;
- Agrupamento: segmenta informações, para serem compreendidas em um mesmo campo de visualização;
- Hierarquia: define a sequência de leitura, em forma decrescente de relevância;
- Proporção: relação do elemento gráfico com a área disponível no *layout*, observando a distância de observação do usuário;
- Composição: estabelece as proporções, proporcionando equilíbrio visual dos elementos gráficos.

O sistema de sinalização proposto é composto por 05 tipos de suportes, o Totem Vertical Grande – TCG, o Totem Vertical Menor – TVM, a Placa Interpretativa para Mapas e Planos – PIMP, a Placa Indicativa para Pedestres – PIP e a Placa Interpretativa Vertical – PIV. Cada suporte possui características diferenciadas em sua forma, em seu atributo de informação, na legibilidade e na integração ao ambiente onde será inserido.

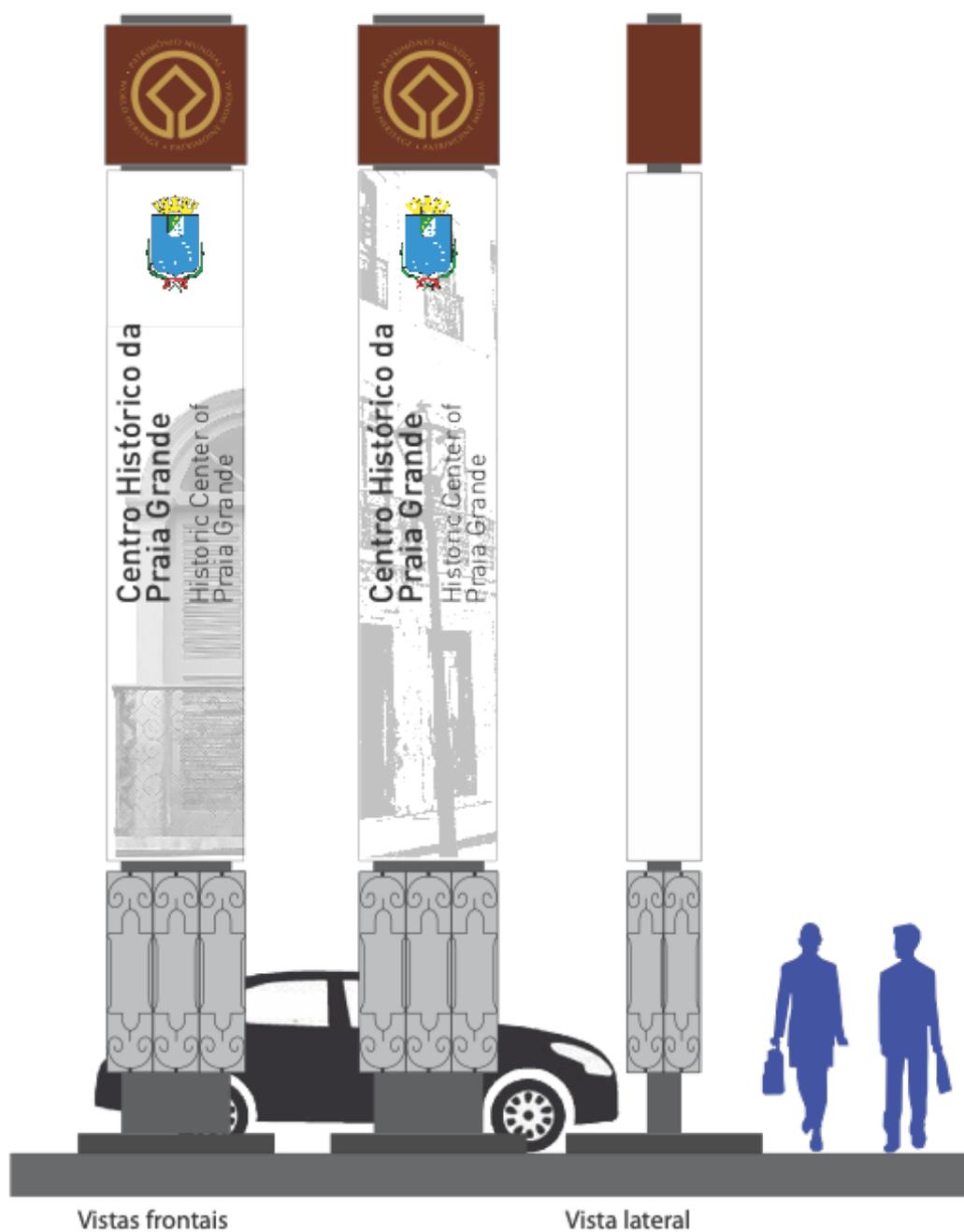
Assim, cada *layout* deve ser específico à funcionalidade do suporte, porém, atendendo a uma coerência gráfica que o identifique como um sistema único, integrado ao Centro Histórico da Praia Grande.

- Totem Vertical Grande – TVG

O objetivo desse suporte é proporcionar a visualização da informação à uma distância, ou dentro de um veículo em movimento. Para facilitar a leitura, o *layout* deve ser simples, sem muita informação, evidenciando o nome do sítio. O IPHAN sugere a aplicação de uma imagem pertinente à identidade cultural do sítio com *background* das mensagens gráficas visuais.

O totem proposto pelo projeto é apresentado na figura 78, sem escala gráfica definida, mostrando as proporções de tamanhos junto a um veículo popular de 1,50m de altura e de figuras humanas, com 1,70m.

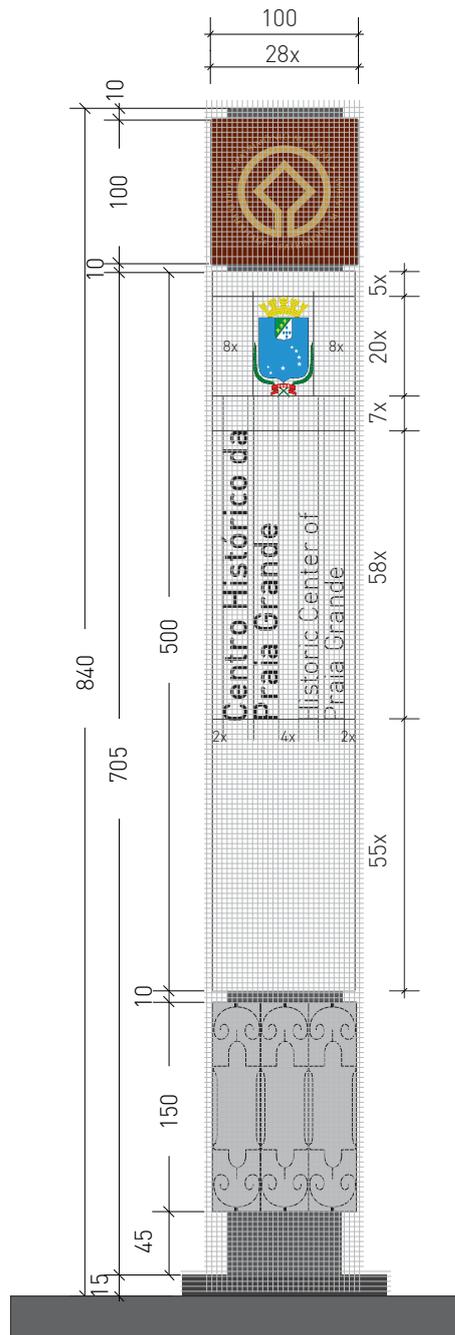
Figura 78: Totem Vertical Grande.



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013).

A composição dos elementos gráficos do suporte, proposta pelo projeto, segue a proporção demonstrada na figura 79, que mostra a malha de aplicação das informações.

Figura 79: Aplicação da malha no TVG.



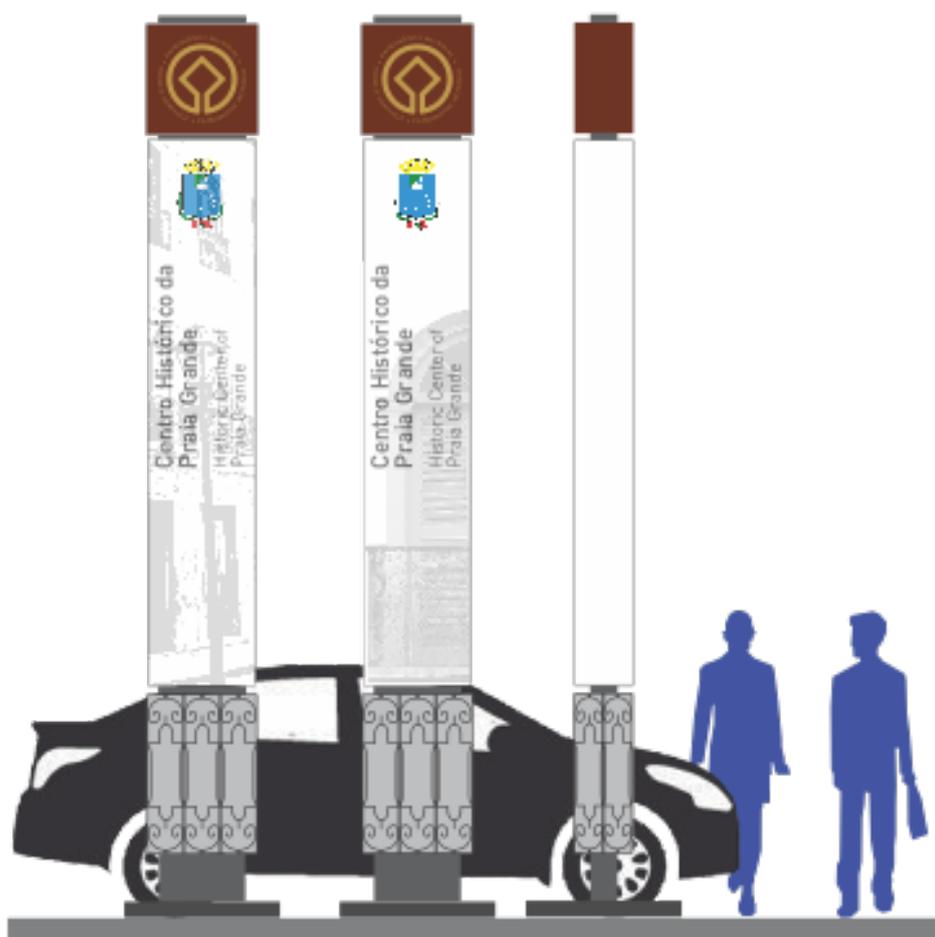
Fonte: Elaborado pela autora, baseada em Brasil (2013).

Para a aplicação das mensagens gráficas nos suportes, é recomendado a impressão ultravioleta em película opaca autoadesiva, que é uma técnica reconhecida como resistente a intempéries. Há a possibilidade da aplicação do texto com recorte digital em película reflexiva para sinalização viária, para visualização noturna por parte dos condutores dos veículos.

- Totem Vertical Menor – TVM

Esse suporte possui as mesmas atribuições do TVG, porém sua instalação é direcionada a estradas e avenidas urbanas que possuam área de menor dimensão em seu entorno. Outra aplicação desse suporte, utilizada no projeto, é para sinalização da entrada principal do Centro Histórico, cuja paisagem urbana possui dimensões compatíveis com o TVM. As características gráficas do *layout* do TVM são similares às do TVG (Figura 80).

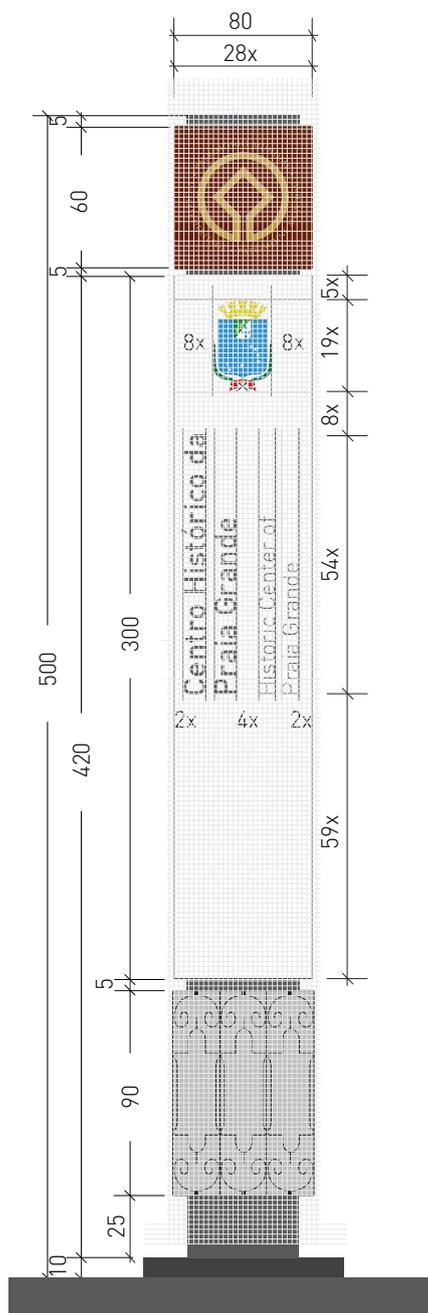
Figura 80: Totem Vertical Menor



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013).

As técnicas de aplicação das mensagens gráficas no suporte, são as mesmas sugeridas para o TVG. A malha para aplicação dos elementos gráficos no suporte TVM, é mostrada na figura 81.

Figura 81: Malha de aplicação dos elementos gráficos no suporte TVM.



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013).

▪ Placas Interpretativas para Mapas e Planos – PIMP

Estes suportes possuem duas faces para consulta do usuário, uma com o mapa mais abrangente da região onde o Centro Histórico está situado, com informações sobre a cidade. A outra face contém mapa e informações sobre a área específica do sítio, com fotografias para ilustrar os pontos no mapa.

O objetivo desse suporte é a informação e a ambientação necessária ao pedestre, no momento que este adentra o Centro Histórico, para que ele possa estabelecer sua rota de visitação, escolhendo o acervo que deseja, ou a ordem da visita ao acervo.

Segundo Brasil (2013), a face que possui o mapa da região mais abrangente agrupa três blocos de informações, nessa sequência hierárquica: (i) Identidade visual do Patrimônio Mundial e da cidade de São Luís; (ii) Mapa da região onde o Centro Histórico está inserido e (iii) Informações textuais com dados relevantes ao turista relacionados no mapa, além de um quadro com telefones úteis.

A face referente à área específica do Centro Histórico está organizada em 3 blocos agrupados, na seguinte ordem hierárquica: (i) Identidade visual do Patrimônio Mundial e da cidade de São Luís; (ii) Fotografias de pontos relevantes do sítio, acima e abaixo do mapa e (iii) Mapa detalhado do sítio.

A figura 82 mostra as duas faces do suporte PIMP, e a relação com dimensões humanas. A altura do manequim de referência é de 1,70m e as cotas do desenho estão expressas em centímetros. A figura 83 mostra a malha aplicada na diagramação do suporte PIMP.

Figura 82: Faces da Placa Interpretativa de Mapas e Planos

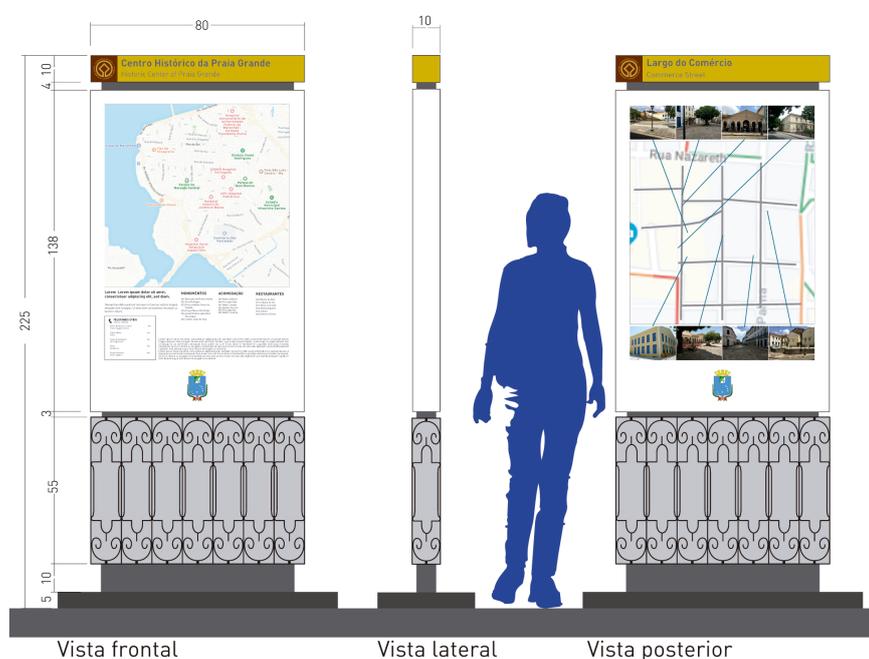
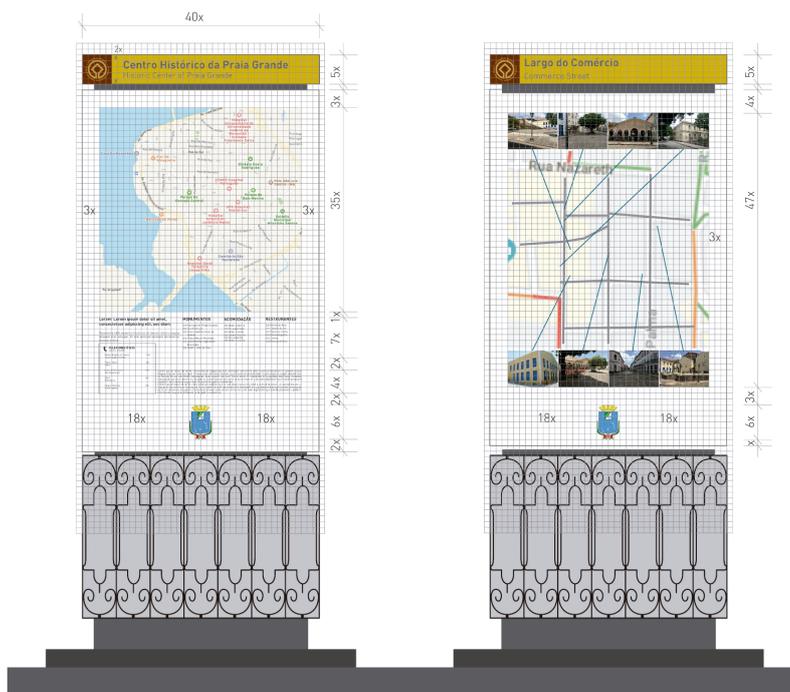


Figura 83: Malha do suporte PIMP



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013).

A técnica recomendada de aplicação das imagens e textos para esse tipo de suporte é a impressão digital ultravioleta (impressão UV) em vinil opaco autoadesivo, por representar maior resistência às intempéries e ser de fácil aplicação nos suportes. Esse processo garante a qualidade da impressão e melhor definição gráfica em pequenos detalhes na imagem.

▪ Placas Indicativas de Pedestres – PIP

Estes suportes são empregados para indicar a direção de determinados acervos do Centro Histórico, assim como a distância até eles. Possuem elementos textuais bilíngue, e elementos gráficos como setas e pictogramas.

As placas são fixadas em um tubo metálico, que faz a função de eixo para colocá-las na direção do bem a que faz referência. A figura 84 mostra a aplicação da malha de definição do *layout* da placa, já a figura 85 apresenta o *Layout* da PIP, assim como suas relações com as proporções humanas. A altura da manequim de referência é de 1,70m e as cotas do desenho estão expressas em centímetros.

A técnica de aplicação das mensagens gráficas recomendada é a impressão UV em vinil opaco autoadesivo. Outra opção, é a impressão UV em vinil opaco da identidade visual do Patrimônio Mundial e de pictogramas, e recorte digital de

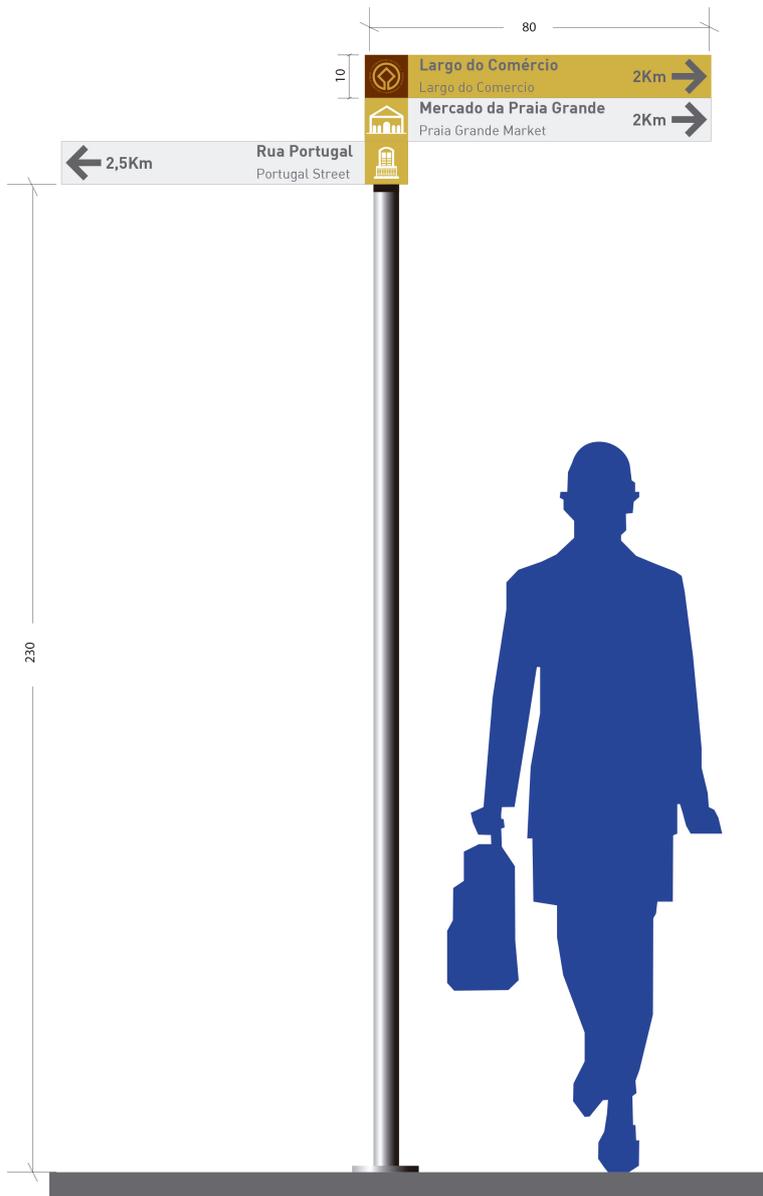
vinil autoadesivo dos textos e setas, a serem aplicados sobre película opaca nas cores especificadas.

Figura 84: Placa Indicativa de Pedestres.



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013)

Figura 85: Placa Indicativa de Pedestre – PIP



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013)

- Placas Interpretativas Verticais – PIV

Os suportes PIV serão utilizados neste projeto com atributos da informação variados. Serão aplicadas informações direcionais e ambientativas, indicando acessos ao Largo do Comércio, em locais com ambiente urbano reduzido, integrado à paisagem urbana. Nessa situação, dependendo da posição em que o suporte for instalado, pode-se fazer uso das suas duas faces.

A outra forma de utilização será com atributos informativos e ambientativos, fornecendo informações sobre os bens constantes no acervo do sítio. O local de instalação do suporte, nesse caso, será à frente do bem favorecendo a leitura em apenas uma das faces.

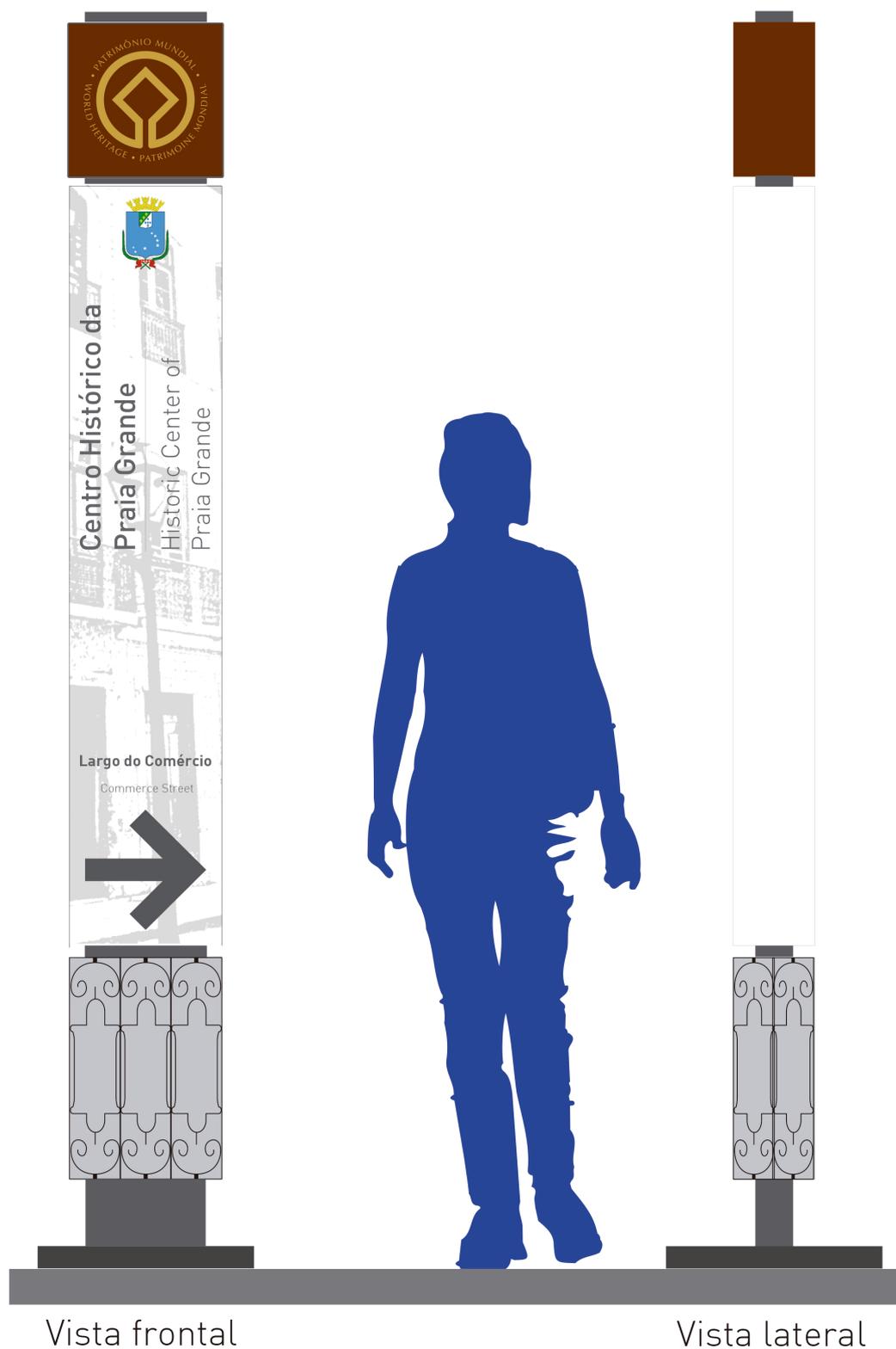
Os suportes com atributos direcionais e ambientativas terão três agrupamentos de informações: (i) área para aplicação de identidade visual do Patrimônio Mundial e da cidade de São Luís; (ii) referente ao Centro Histórico, ambientando o usuário e (iii) indicando a direção do Largo do Comércio, orientando o percurso do pedestre.

Na condição dos atributos informativos e ambientativos, as informações serão agrupadas em seis blocos:

- i. Área para a identidade visual do Patrimônio Mundial e da Cidade de São Luís;
- ii. Área para ilustração principal;
- iii. Área para texto com a inscrição patrimonial;
- iv. Área para texto em português;
- v. Área para texto em inglês;
- vi. Área para ilustração secundária, sendo opcional.

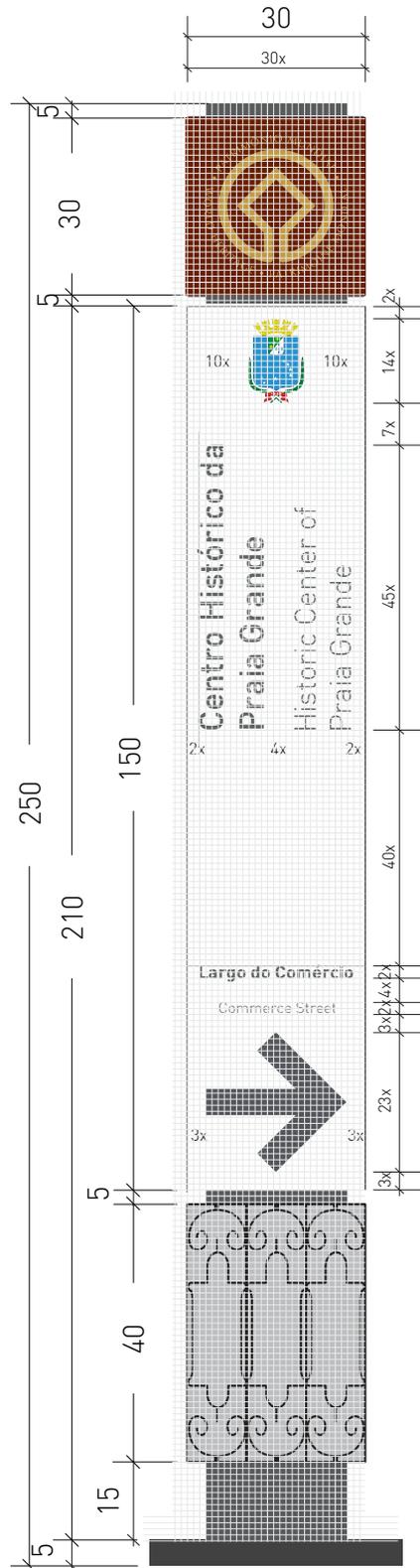
A figura 86 mostra o suporte PIV em sua aplicação como direcional e ambientativa, enquanto a figura 87 mostra a aplicação da malha para controlar as proporções do projeto. A altura dos manequins apresentados é de 1,70m e as cotas dos desenhos estão expressas em centímetros.

Figura 86: Placa Interpretativa Vertical aplicada com atributo direcional e ambientativa.



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013)

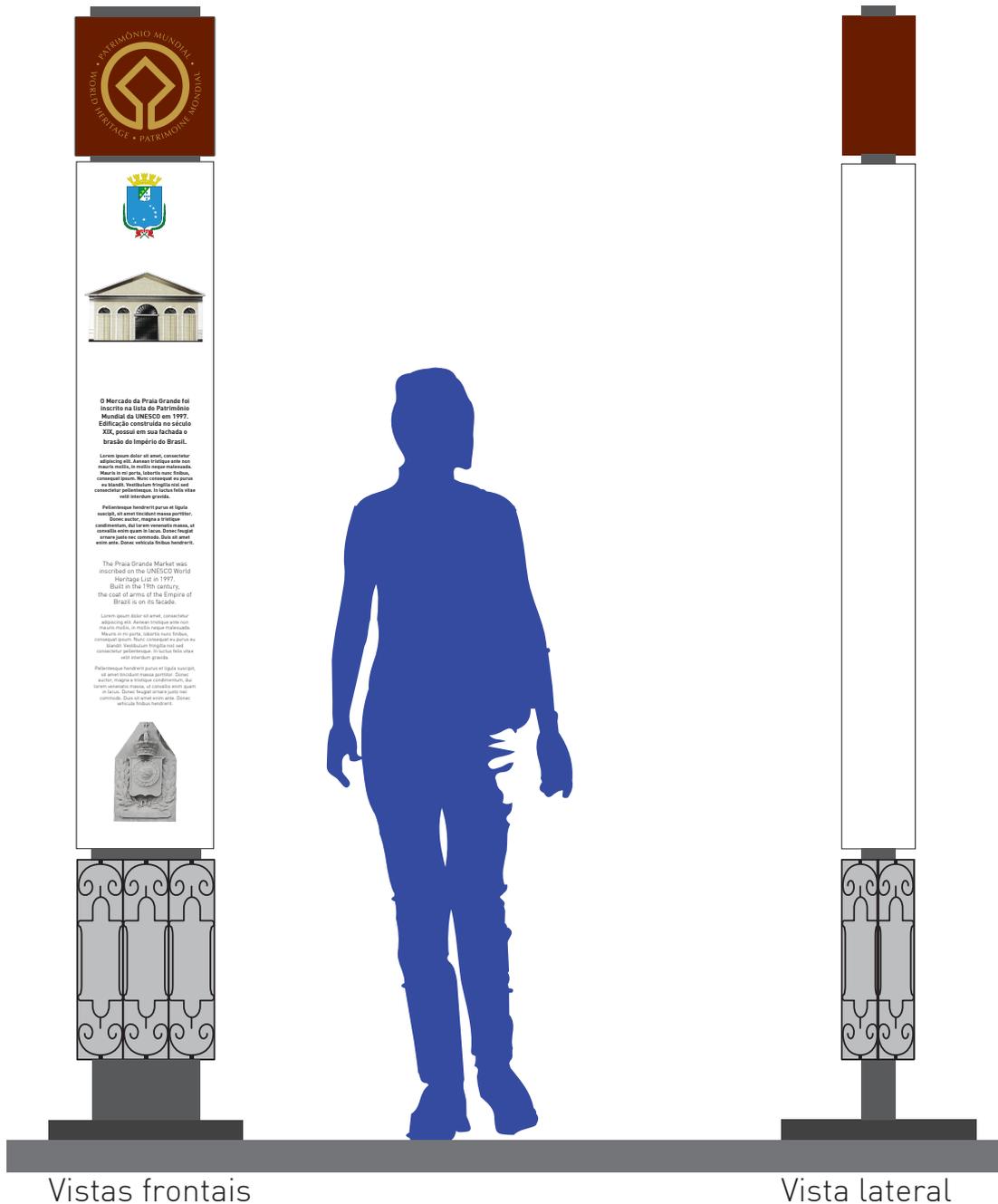
Figura 87: Aplicação da malha no suporte PIV com atributo direcional e ambientativa.



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013)

A figura 88 faz referência ao uso do suporte PIV como informativo e ambientativo.

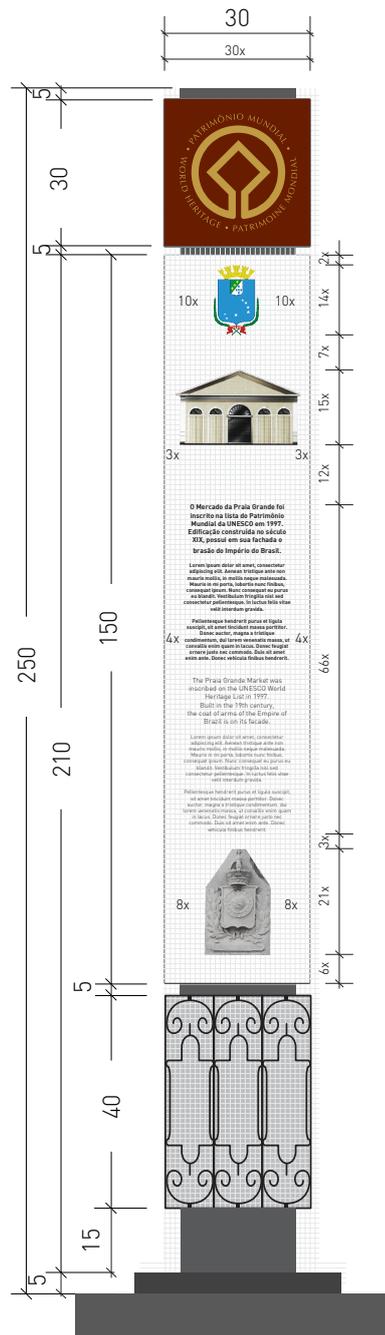
Figura 88 :Placa Interpretativa Vertical aplicada com atributo informativa e ambientativa.



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013)

A malha no suporte PIV para aplicação proporcional dos elementos gráficos, é mostrada na figura 89, assim como as medidas do suporte. As medidas estão expressas em centímetros.

Figura 89: Suporte PIV com aplicação da malha.



Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013).

Para esse suporte, é recomendado a técnica de impressão UV em vinil opaco autoadesivo de textos e imagens, para ambas as finalidades. Para os suportes utilizados para a finalidade direcional e ambientativa, tem-se a opção de utilizar a técnica de recorte digital de película autoadesiva para aplicação de textos e setas, sobre a película adesiva já impressa em UV do *background*.

4.3.1.5 Estrutura e Materiais Industriais dos Suportes

As estruturas construídas e os materiais industriais empregados nos suportes adotados nesse projeto de sinalização estão de acordo com as orientações técnicas previstas em Brasil (2013).

As orientações propõem estruturas discretas, evidenciando a mensagem, materiais duráveis resistentes às intempéries e efeito visual agradável, integrado à paisagem urbana.

A. Totem Vertical Grande e Totem Vertical Menor – TVG e TVM

O quadro 10 discrimina o material e ferragens utilizados na estrutura dos suportes TVG e TVM.

Quadro 10: Material e ferragens empregados nos suportes TVG e TVM.

ASPECTO	DISCRIMINAÇÃO
ESTRUTURA	Aço galvanizado em chapa de 5 e 3mm
TIPO	Base retangular
SUPORTE	Bandejas de Material de Alumínio Composto – ACM, de 4mm
ANCORAGEM	Parafusos de rosca fixados com porcas
ACABAMENTO	Pintura eletrostática cinza escuro

Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013).

B. Placa Interpretativa para Mapas e Planos – PIMP

O quadro apresenta a discriminação dos materiais empregados nos suportes PIMP.

Quadro 11: Material empregado nos suportes PIMP.

ASPECTO	DISCRIMINAÇÃO
ESTRUTURA	Aço galvanizado em chapa de 3mm
TIPO	Base retangular
SUPORTE	Bandejas de Material de Alumínio Composto – ACM, de 4mm
ANCORAGEM	Parafusos de rosca fixados com porcas
ACABAMENTO	Pintura eletrostática cinza escuro

Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013).

C. Placa Indicativa de Pedestre – PIP

Os materiais necessários para produção dos suportes PIP são apresentados no quadro 12.

Quadro 12: Material empregado nos suportes PIP.

ASPECTO	DISCRIMINAÇÃO
ESTRUTURA	Aço galvanizado em chapa de 1mm
SUPORTE	Bandejas de Material de Alumínio Composto – ACM, de 4mm
SUSTENTAÇÃO	Tubo redondo de aço galvanizado de 60mm de diâmetro, de 1,2mm de espessura, soldado na estrutura
ANCORAGEM	Parafusos de rosca fixados com porcas
ACABAMENTO	Pintura eletrostática cinza escuro

Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013).

D.Placa de Interpretação Vertical – PIV

Os materiais para produção dos suportes PIV são discriminados no quadro 13.

Quadro 13: Material empregado para produção dos suportes PIV.

ASPECTO	DISCRIMINAÇÃO
ESTRUTURA	Aço galvanizado em chapa de 3mm
TIPO	Base retangular
SUPORTE	Bandejas de Material de Alumínio Composto – ACM, de 4mm
ANCORAGEM	Parafusos de rosca fixados com porcas
ACABAMENTO	Pintura eletrostática cinza escuro

Fonte: Elaborado pela autora, baseado em Brasil (2013).

4.3.2 Mobiliário Urbano para o Centro Histórico da Praia Grande

Apesar de se apresentar como principal área do Centro Histórico, o Largo do Comércio não se mostra convidativo a visitas em dias comuns, sem a motivação de eventos culturais. No lugar, não há elementos urbanos que propiciem o conforto das pessoas, de modo que estas usufruam com tranquilidade a atmosfera do ambiente histórico, produzida pelo acervo.

As pessoas utilizam muito pouco o espaço público para efetivar interações interpessoais, pois sem qualquer ponto para parar, sentar-se ou mesmo encostar-se, seguem o fluxo de circulação de pedestres e atravessam o Largo, rumo a outro destino.

Outra questão relevante já levantada neste trabalho, é a inadequação das lixeiras utilizadas no Centro Histórico. O improvisado da utilização de tonéis metálicos põe em xeque a harmonia visual do acervo, tão necessária à paisagem urbana histórica. Além de acumular insetos e exalar mau cheiro em sua proximidade.

A configuração espacial do Largo do Comércio consiste em uma rua larga, de paralelepípedos, entre 7m e 8m, com algumas árvores de grande porte situadas na linha central. Uma calçada de cada lado, uma larga do lado do Mercado da Praia Grande, e outra mais estreita, do lado oposto. A figura 90 mostra estas características.

Figura 90: Configuração espacial do Largo do Comércio



Fonte: Acervo da autora.

Durante o período de observação, constatou-se que o Largo não apresenta um fluxo de pedestres que possa ser considerado intenso. A rota de maior circulação de transeuntes se dá transversalmente ao Largo, no sentido Terminal de Transporte Urbano/Centro e vice-versa. Foram identificadas as rotas entre os acessos B/F, B/G e B/I, mostradas na figura 59, referente ao Hecto Habitat.

O mobiliário urbano proposto compreende um conjunto de bancos e lixeiras públicas, instalados em locais estratégicos, de modo a tornarem-se funcionais, sem prejudicar a mobilidade dos pedestres e a realização dos eventos culturais tradicionais no lugar. É importante que se integrem à paisagem urbana do sítio, contribuindo para a criação de um ambiente organizado e convidativo aos transeuntes locais e turistas.

Para propor um projeto de mobiliário urbano para o Largo do Comércio, foram consideradas alguns aspectos de uso do lugar, observadas em campo, como:

- O fluxo de circulação de pedestres;
- O comportamento do usuário, ao utilizar o espaço urbano;
- Demandas do usuário, ao percorrer o sítio;
- Acessibilidade;
- Segurança.

A norma técnica ABNT NBR 9050:2015, que trata da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, foi observada para garantir um embasamento técnico para as ideias concebidas, a fim de ilustrar o exercício do Desenho Industrial no design integrado.

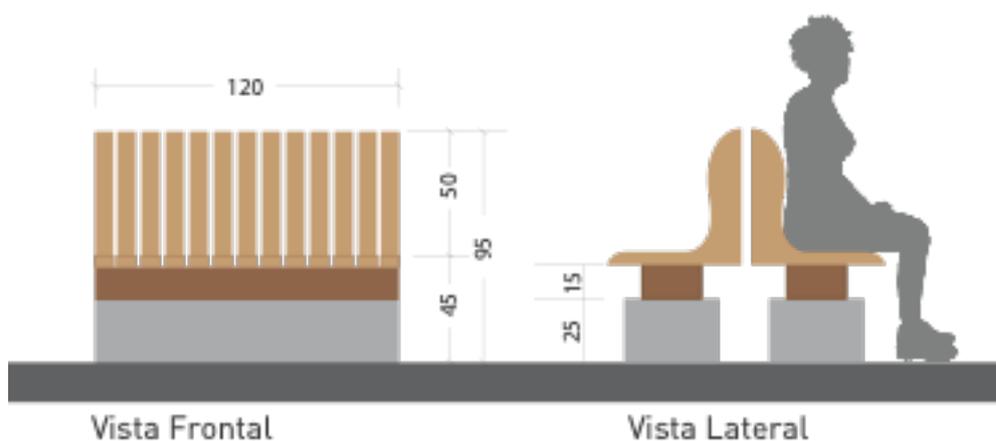
4.3.2.1 Bancos Públicos

Para substituir as pedras de cantaria, empregadas como assento no Largo do Comércio, foi proposto um banco modular que permite a composição do mobiliário de várias formas.

O banco é composto de materiais resistentes às intempéries e a possíveis danos resultantes de mau uso. O assento e o encosto constituem-se em um conjunto de peças em “L” ajustadas paralelamente, com um espaço de 1,5cm entre elas. Este conjunto é fixado com parafusos a um dormente de madeira, de seção retangular medindo 25 x 15cm, sobre um montante de concreto também de seção retangular, medindo 40 x 30cm.

O comprimento do banco depende da quantidade de peças em “L” utilizadas para montá-lo, conforme mostrado na figura 91. As cotas estão expressas em centímetros.

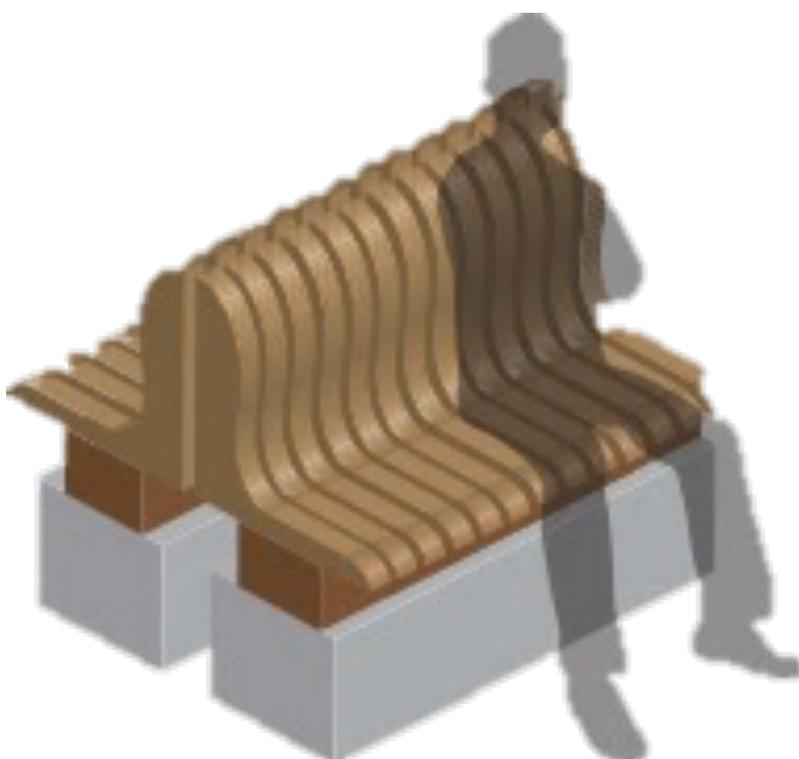
Figura 91: Banco público modular



Fonte: Elaborado pela autora.

A figura 92 mostra o banco em perspectiva.

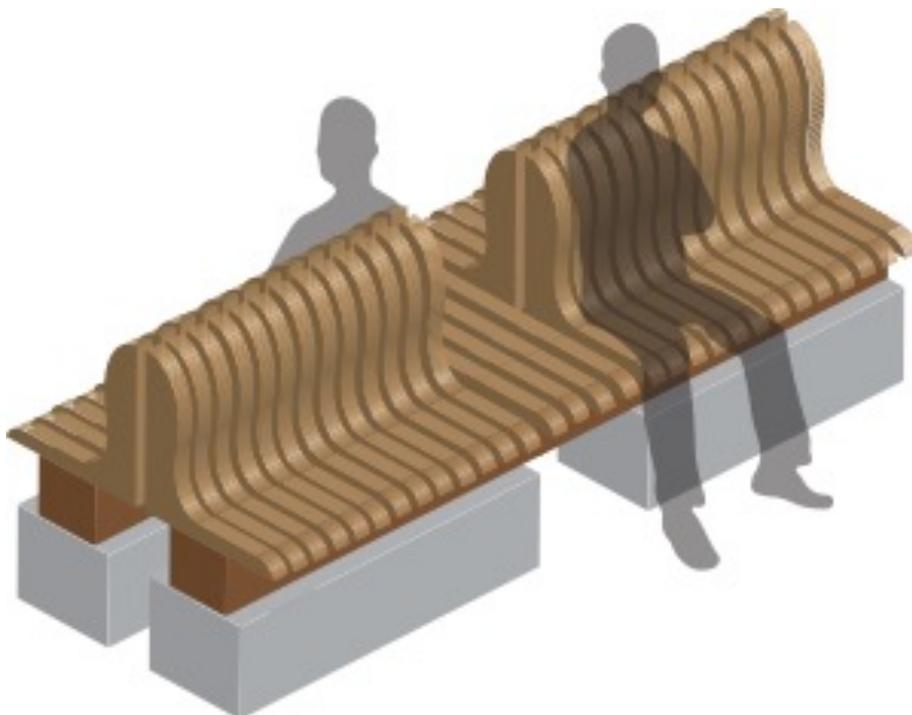
Figura 92: Banco em perspectiva.



Fonte: Elaborado pela autora

O desenho do banco permite sua arrumação em módulos, criando outras possibilidades de instalação do mobiliário. A figura 93 mostra uma forma de aplicação do mobiliário com 04 módulos e uma mesa de apoio central.

Figura 93: Possibilidade de modulação do mobiliário.



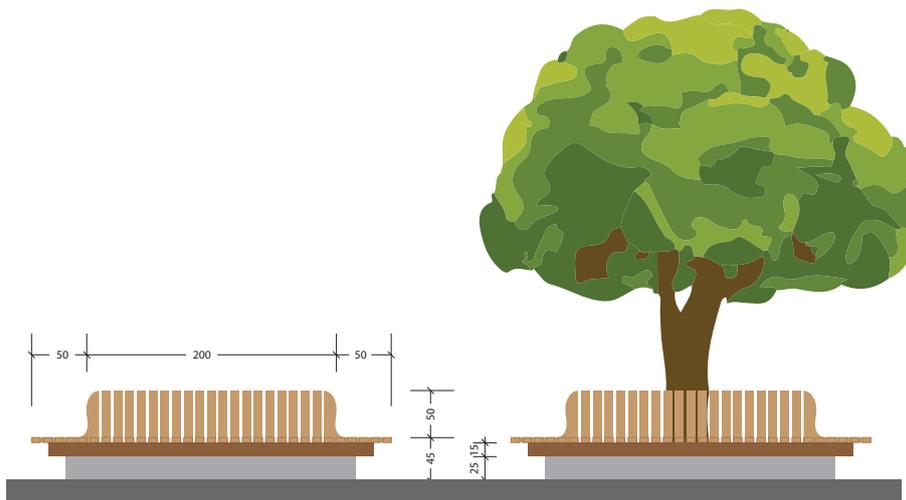
Fonte: Elaborado pela autora.

O Largo do Comércio possui árvores de grande porte dispostas na linha central da rua. Em sua sombra ficam as grandes pedras de cantaria que servem de assento aos usuários, mas, normalmente, acomoda vendedores ambulantes dos mais variados produtos, conforme mostrado na figura 55 anteriormente.

O projeto propõe um mobiliário específico para implementação abaixo dessas árvores, que seja aproveitado pelos pedestres em seu momento estacionário para descanso, interação social ou contemplação do sítio histórico.

O banco apresenta coerência formal com os bancos modulares, prezando um conjunto visualmente coeso de elementos urbanos. É disposto em forma de quadrado, ao redor do tronco da árvore, isolando-a e protegendo-a de qualquer possível dano intencional ou acidental. Fornece aos usuários um local adequado para assento, com espaço para várias pessoas usufruírem ao mesmo tempo, integrando-se à paisagem urbana do sítio. (Figura 94)

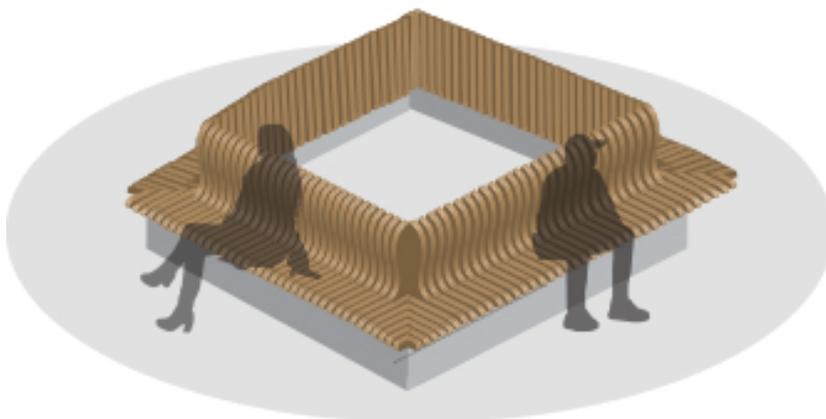
Figura 94: Banco público implementado abaixo das árvores.



Fonte: Elaborado pela autora.

A figura 95 mostra o mobiliário em uma perspectiva humanizada.

Figura 95: Perspectiva do mobiliário



Fonte: Elaborado pela autora

Os materiais empregados na produção desses assentos são idênticos àqueles dos bancos modulares: madeira de demolição para as peças de assento sobre vigas de madeira, com seções retangulares medindo 25 x 15cm, apoiadas em montantes de concreto, também de seções retangulares de 40 x 30cm.

A distribuição proposta do mobiliário no Largo do Comércio atende aos seguintes requisitos:

- i. Não interromper o fluxo de circulação dos transeuntes;
- ii. Implementação em locais considerados pela pesquisa como de relaxamento e contemplação do acervo;

O mapa apresentado pela figura 96, mostra a distribuição do mobiliário no Largo do Comércio.

Figura 96: Distribuição do mobiliário no Largo do Comércio.



Fonte: Elaborado pela autora.

4.3.2.2 Lixeira Pública

Na observação realizada no sítio, constatou-se a necessidade urgente de instalação de lixeiras que fossem integradas à paisagem urbana local. A ausência desse equipamento urbano gerou a implementação de tonéis metálicos improvisados para a função, conforme já comentado na pesquisa.

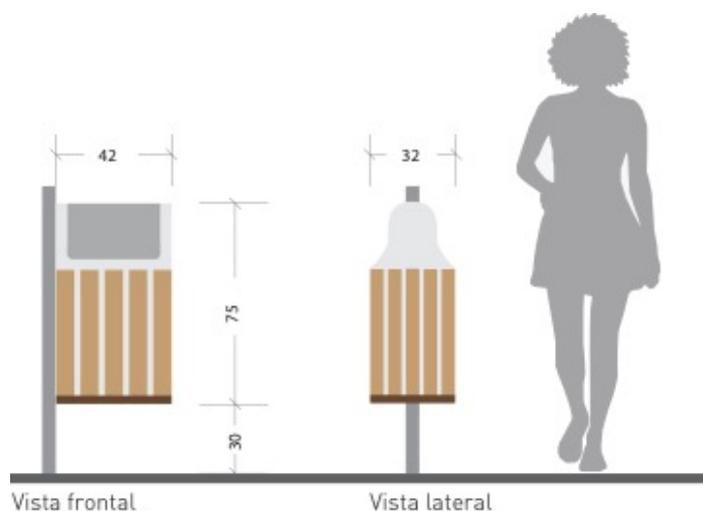
O projeto propõe a instalação de lixeiras para uso no sítio de forma integrada ao ambiente urbano histórico, posicionadas em lugares estratégicos para o uso. A concepção é que sejam suspensas do chão 30cm, sustentadas por um tubo de aço galvanizado de 2 ½" (6,35cm) de diâmetro.

As lixeiras apresentam em seu exterior ripas em madeira de demolição, estabelecendo a coerência formal com o mobiliário urbano, e no seu interior um cesto plástico, ou de fibra de vidro, encaixado para o acondicionamento do lixo.

Na parte superior do equipamento, é encaixada uma tampa tipo basculante vai-e-vem garantindo que a lixeira fique fechada, quando não for colocado nada dentro dela.

A figura 97 mostra a lixeira em vistas, com medidas e proporção com as dimensões humanas.

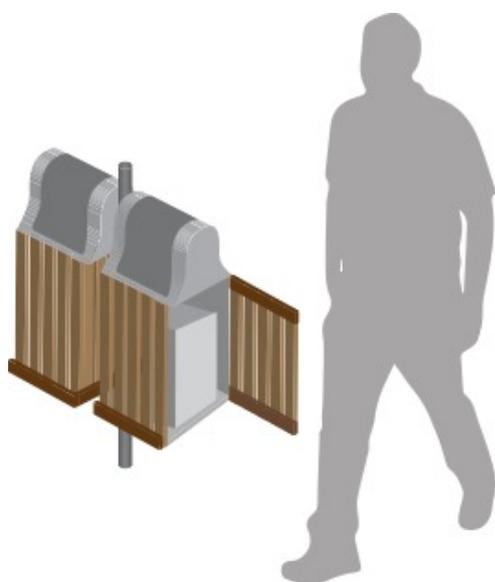
Figura 97: Lixeira pública.



Fonte: Elaborado pela autora.

O processo de retirada do lixo consiste em abrir lateralmente o equipamento, através de uma portinhola, e retirar o cesto de lixo. Os detritos são depositados em transporte adequado, o cesto é limpo e recolocado no lugar. A figura 98 mostra o acesso lateral aberto.

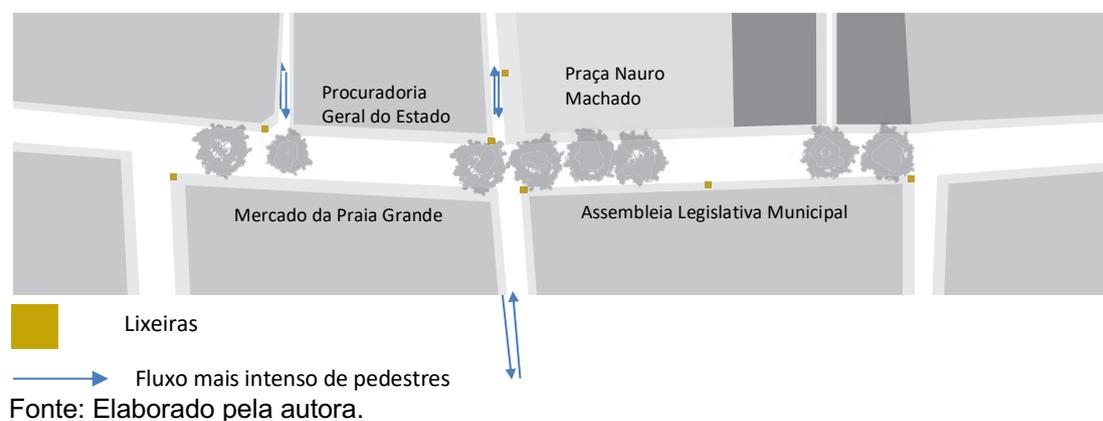
Figura 98: Acesso lateral da lixeira aberto.



Fonte: Elaborado pela autora.

A disposição das lixeiras no Largo do Comércio apresenta como parâmetros: (i) o fluxo de circulação dos transeuntes do sítio e (ii) locais de consumo de alimentos ao ar livre. A figura 99 mostra o mapa do Largo, com as lixeiras distribuídas no espaço público.

Figura 99: Distribuição das lixeiras no Largo do Comércio.



Percebe-se que as lixeiras ocupam espaços nos trajetos de circulação dos pedestres, sem prejudicar a movimentação dos transeuntes. A proposta é que sejam implementadas nas bordas das calçadas, para não danificar o revestimento em pedra de cantaria destas. E, também, para não atrapalhar o percurso daqueles que desejam transitar nessas calçadas.

5 MÉTODOS E TÉCNICAS

A pesquisa apresenta enfoque qualitativo, cujas características abordam a exploração de fenômenos relacionados à prática do Desenho Industrial, integrada à Arquitetura e ao Urbanismo, na revitalização do patrimônio cultural, conduzido no ambiente urbano do Centro Histórico da Praia Grande. Os significados interpretados refletem os dados coletados da pesquisa e não são fundamentados em estatística. (SAMPIERI, 2013)

O processo da investigação adotado tem abordagem indutiva, inicialmente buscando explorar e descrever, para depois elaborar interpretações teóricas.

Os dados coletados são provenientes da linguagem escrita, verbal, não-verbal e visual, que são descritos e analisados a fim de torná-los temas relacionados, admitindo-se as tendências pessoais do pesquisador. (TODD, 2005 *apud* SAMPIERI, 2013)

Para a construção teórica dos capítulos, foram empregadas técnicas de coleta de dados como: a pesquisa documental, revisão de literatura, entrevista e observação sistemática não-participante.

5.1 Pesquisa Documental

A técnica foi empregada para a identificação da literatura a fim de elaborar o arcabouço teórico para o capítulo 1, sobre a Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural e o capítulo 2, que trata sobre os Projetos Integrados em Centros Históricos Tombados.

Os dados referentes ao capítulo 1, remeteram à compreensão sobre a definição contemporânea de patrimônio e quais os mecanismos legais para protegê-lo e preservá-lo. Para o capítulo 2, as informações levantadas descreveram exemplos de processos de revitalizações de patrimônios tombados para a verificação da atuação do Desenho Industrial, utilizando-se do processo de interpretação centrado no entendimento do significado das ações descritas nos exemplos. (SAMPIERI, 2013)

Houve o refinamento dos dados com a revisão da literatura, para a identificação de citações e frases de apoio pertinentes ao trabalho para, em seguida, realizar a revisão compilatória para inserção das citações no corpo do trabalho.

A pesquisa documental também foi necessária para adicionar informações ao capítulo 3, que versa sobre o Centro Histórico da Praia Grande, lugar de importância motivacional da pesquisa e adotado como laboratório em campo. Os dados levantados fizeram referência à história do logradouro, ao processo de revitalização e ao estado atual do sítio.

Devido a pesquisa buscar congruências nas práticas de design integrado, entre as áreas da Arquitetura, do Desenho Industrial e do Urbanismo, fez-se necessário o levantamento de conceitos relativos à essas áreas de conhecimento. Assim, utilizou-se o recurso da pesquisa documental, em material bibliográfico específico originado por autores relevantes em suas respectivas áreas, para as seguintes ações a fim de compor a fundamentação teórica do capítulo 4:

- Estabelecimento de conceitos fundamentais para definição do Desenho Industrial, da Arquitetura e do Urbanismo;
- Relacionamento das atividades complementares entre o Desenho Industrial, a Arquitetura e o Urbanismo, para a prática do Design Integrado;

5.2 Observação sistemática não-participante

O Centro Histórico da Praia Grande foi o local adotado, pela pesquisa, como laboratório para levantamento de dados necessários para a compreensão das atribuições do Desenho Industrial no design integrado, a fim da revitalização do patrimônio cultural. Deste modo, a técnica empregada consistiu na observação sistemática não-participante, na qual a pesquisadora percorreu o trecho delimitado no Centro Histórico, correspondente ao Largo do Comércio, entre a Rua Portugal e a Travessa Boa Ventura, no período de 22 a 27 de maio de 2019 e 15 a 29 de julho de 2019.

O protocolo de observação adotado segue o proposto por Gehl e Svarre (2018), que consiste na obtenção da ideia clara do objeto a ser observado no ambiente urbano, observar o ambiente físico e o comportamento de uso de seus usuários, sem

envolve-los em questionamentos e fazer o registro do objeto observado através de fotografias, anotações ou outra técnica que for pertinente.

A observação sistemática teve como foco a verificação *in loco* dos seguintes aspectos, para compor dados sobre o Largo do Comércio, no Centro Histórico de São Luís:

- Uso do espaço urbano: verificação de como os equipamentos e os mobiliários urbanos existentes atendem às demandas da população.
 - Levantamento do equipamento e do mobiliário urbanos existentes;
 - Levantamento do estado de conservação do equipamento e dos mobiliários urbanos;
 - Forma de uso do equipamento e do mobiliário urbanos existentes;
- Identificação de possibilidades da aplicação de conhecimentos pertinentes ao Desenho Industrial, para a revitalização e preservação do Centro Histórico, através do comportamento de uso do espaço público, pelos transeuntes.

Durante a observação, a pesquisadora percorreu linearmente o Largo a pé, para verificação dos elementos urbanos presentes no ambiente, estabelecendo momentos estacionários para observação do comportamento de uso do lugar pelos transeuntes.

5.3 Entrevista focalizada

Esta técnica, segundo Gil (2008), consiste em uma entrevista muito próxima a uma conversa, porém abordando um tema específico, no caso desta pesquisa, sobre o processo de revitalização do Centro Histórico da Praia Grande, desde as primeiras ações até a nomeação como Patrimônio da Humanidade, em 1997.

Na entrevista, o entrevistado é estimulado a falar livremente sobre o assunto, sem uma pauta definida e sequenciada. Caso o entrevistador perceba um desvio no assunto de interesse, deve compor esforços para retornar ao tema. (GIL, 2008)

A entrevista em questão foi realizada com o então coordenador geral do projeto de revitalização do Centro Histórico da Praia Grande, Luiz Phelipe de Carvalho Castro Andrés, que relatou detalhes do referido projeto referentes à gênese, às pessoas envolvidas, à área a ser revitalizada, às ações prioritárias identificadas, ao

método de abordagem para a revitalização, às questões sociais pertinentes, dentre outros aspectos.

Para maiores detalhes sobre esse processo, recomendo a leitura de seu livro “São Luís: Reabilitação do Centro Histórico – Patrimônio da Humanidade” (2012, IPHAN) que, essencialmente, trata sobre a revitalização do Centro Histórico da Praia Grande, tema de sua dissertação de mestrado.

5.4 Processo de análise de dados

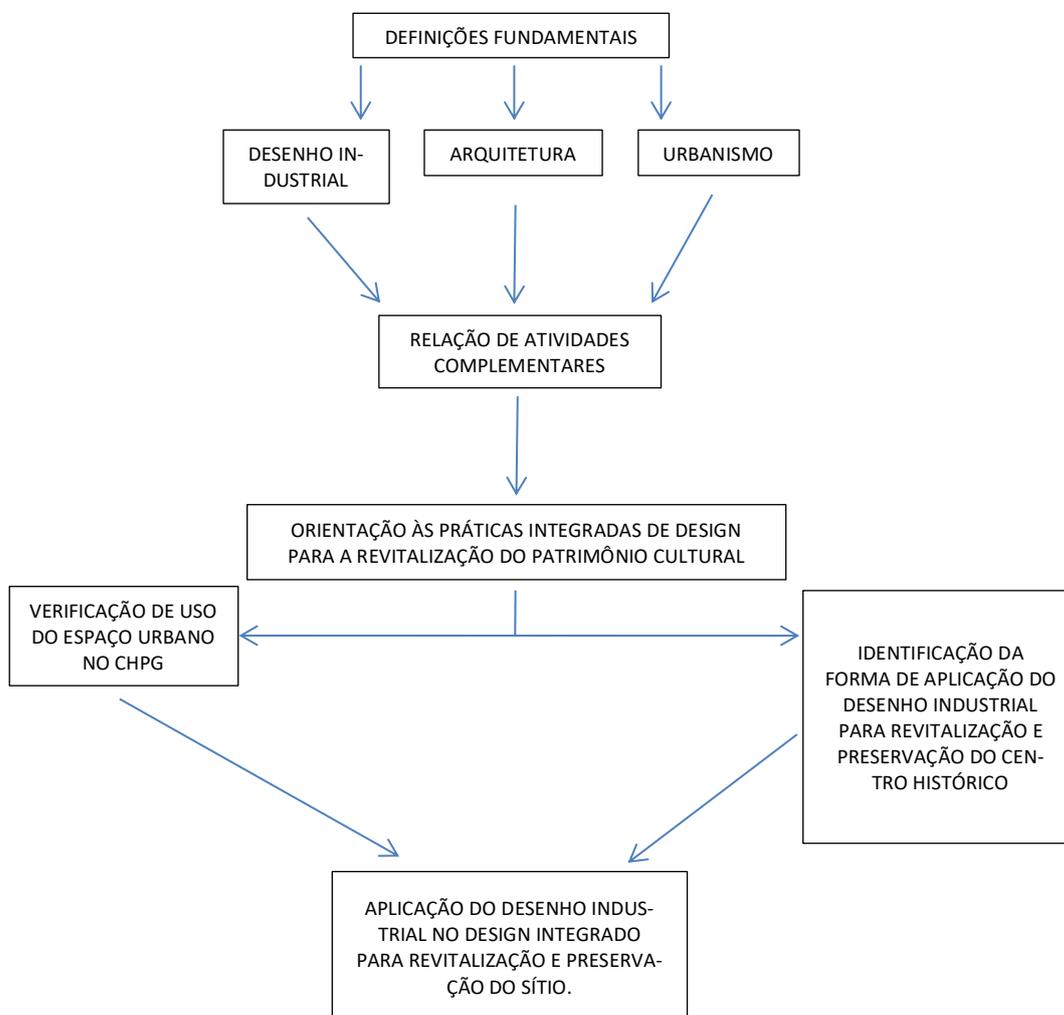
O processo de análise de dados na pesquisa qualitativa é fundamentado em uma perspectiva interpretativa das informações coletadas sobre o comportamento do ser humano, utilizando as técnicas adotadas. No contexto da pesquisa, o comportamento de apropriação do espaço urbano, demanda atribuições pertinentes ao Desenho Industrial, integrado à Arquitetura e ao Urbanismo.

Levantados os dados referentes a pesquisa documental, a entrevista focalizada e a observação sistemática não-participante, a sequência dos trabalhos consistiu na compreensão dos significados dos dados e a interpretação dos resultados obtidos, a fim de identificar as ações projetuais próprias do Desenho Industrial, a serem desenvolvidas para compor o projeto integrado de revitalização do centro histórico.

Uma vez identificada a abordagem do Desenho Industrial, referente ao design integrado para a revitalização do patrimônio, foi relevante ilustrar os resultados através da concepção de ideias preliminares de artefatos, para compor o ambiente urbano revitalizado, suprimindo as carências identificadas pela pesquisa.

O esquema de pesquisa é representado conforme o exposto no gráfico 01

Gráfico 01: Esquema de pesquisa



Fonte: Elaborado pela autora

6. RESULTADOS DAS INTERPRETAÇÕES DOS DADOS LEVANTADOS

6.1 Atribuições do Desenho Industrial no Design Integrado

As distinções percebidas entre as atribuições da Arquitetura, do Urbanismo e do Desenho Industrial se fazem devido à diferenciação da escala no projeto executado. A Arquitetura e o Urbanismo trabalham com ambientes onde o usuário é inserido, isto é, espaços que envolvem o indivíduo e permitem o bem-estar dele, enquanto são utilizados. Entre a Arquitetura e o Urbanismo nota-se uma complementação em seus focos de projeto, uma vez que tratam de espaços interiores e exteriores, respectivamente. As fachadas projetadas para as edificações impactam no aspecto do ambiente externo, refletindo o estilo empregado em determinada época e para determinado uso, em uma paisagem urbana que identifica a cultura e história da comunidade.

O Urbanismo objetiva organizar o espaço externo do ambiente urbano. Tem como foco de projeto, os acessos para circulação de pedestres, propiciando descongestionamentos, tanto de pessoas quanto de veículos. Faz intervenções na paisagem urbana, a fim de evidenciar a estética em espaços públicos, sem descuidar da funcionalidade do lugar, observando o perfil de uso dos indivíduos.

O campo de atuação do Desenho Industrial envolve a concepção de projetos de artefatos utilizando uma escala menor, de modo a permitir o uso e uma interação mais direta com o usuário. No ambiente urbano, essa característica de design é relevante no sentido de tornar o transeunte mais próximo e interativo com o meio, através de equipamentos e mobiliários urbanos adequados, específicos para assegurar um bom nível de qualidade de vida aos usuários.

O Desenho Industrial possui duas especialidades que atuam em distintas dimensões, porém agem de forma complementar, estas são: o design gráfico, que trabalha elaborando imagens, signos e mensagens gráficas em plano bidimensional e o design de produto, que projeta em plano tridimensional, elaborando formas para artefatos e sistemas, tornando-os funcionais no cotidiano das pessoas.

Nesse sentido, as atribuições concernentes ao Desenho Industrial, no projeto integrado para revitalização e preservação de centros históricos tombados, envolvem

projetos e implementações de mobiliários urbanos, como assentos e mesas para uso da população em ambientes públicos, e de equipamentos urbanos, como suportes de sinalização urbana; painéis informativos; lixeiras públicas; pontos de ônibus; quiosques para vendas de produtos; estacionamento para bicicletas; banheiros públicos; *playground* público para crianças; grades para proteção de árvores; equipamentos para acessibilidade de pessoas com necessidades especiais, dentre outros elementos funcionais que são utilizados na paisagem urbana, a fim de proporcionar conforto, segurança e orientação ao transeunte.

Tanto o mobiliário quanto o equipamento urbano, constituem-se artefatos projetados que envolvem conhecimentos próprios do design exercidos na área do Desenho Industrial. Os projetos têm como premissa evidente a integração do artefato ao ambiente urbano do sítio onde será instalado, comunicando sua funcionalidade ao usuário através de sua forma e materiais empregados (BOMFIM, 1998; LÖBACH, 2001; NORMAN, 2006). A observação e compreensão do ambiente, das características físicas e cognitivas, assim como das necessidades dos indivíduos que farão uso desses artefatos urbanos, agregam dados relevantes para esse nível de desenvolvimento do projeto.

Além da capacidade de projetar formas tridimensionais para uso em ambientes históricos e culturais, uma característica intrínseca da atuação do Desenho Industrial é o estudo de formas tridimensionais e bidimensionais encontradas nos sítios tombados, para uso em produtos gráficos referentes ao próprio sítio, com objetivo de publicidade, aplicações em identidades visuais e comunicação visual, por exemplo.

6.2 Revitalização do Centro Histórico de São Luís – MA

A revitalização do Centro Histórico de São Luís (MA) foi realizada de forma a restaurar o antigo espaço urbano do bairro da Praia Grande, local onde se deu a gênese da cidade e que abriga o conjunto de edificações do séc. XIX e a diversidade de exemplares de azulejos do acervo.

O início do projeto de revitalização deu-se na 1ª Convenção da Praia Grande, idealizada por Aluizio Magalhães, então presidente do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN, atual IPHAN.

As edificações foram catalogadas por estilos arquitetônicos e revitalizadas, com exceção daquelas cujas informações sobre seu projeto foram perdidas. O uso dessas construções foi designado para o comércio, habitação e órgãos do governo estadual, de acordo com sua localização e estrutura física.

As ruas localizadas no centro do sítio foram recuperadas e convertidas para uso de pedestres, remetendo ao seu uso no séc. XIX, com calçadas em pedras de cantaria e ruas revestidas com paralelepípedos.

As ações de revitalização tiveram como objetivos a proteção do patrimônio arquitetônico e ambiental, estimular o uso residencial do logradouro, promoção social, priorizar ações de emprego e renda locais, incentivo às manifestações culturais, reintegração do lugar à dinâmica social e econômica da cidade, modernização da infraestrutura de redes de utilidades e serviços do lugar.

Passada a primeira década do séc. XXI, percebe-se a subutilização do Centro Histórico, através do descaso com a manutenção do acervo arquitetônico, precariedade do mobiliário e equipamentos urbanos sendo utilizadas como soluções improvisadas, ocasionando o retorno ao estado de abandono do acervo material.

É evidente a inobservância do emprego de conhecimentos e prática projetual próprias do Desenho Industrial para concepção de artefatos para uso urbano, abrindo espaço para a improvisação com elementos descaracterizados no meio histórico e cultural, contribuindo para um ambiente urbano com estrutura inapropriada para um sítio tombado como Patrimônio da Humanidade.

6.3 Observações Sistemáticas no Centro Histórico da Praia Grande

No período em que foram realizadas as observações dentro do trecho delimitado pela pesquisa, foi possível verificar os seguintes aspectos:

- O Largo do Carmo configura-se como principal ponto de circulação de pedestres no Centro Histórico, evidenciando a necessidade de implementação de equipamentos e mobiliários urbanos para uso dos transeuntes;
- Foram identificados os principais pontos de acesso de pedestres para o Largo, vindo do centro da cidade e do terminal de transporte coletivo;

- O mobiliário urbano encontrado resume-se em grandes pedras de cantaria, embaixo das árvores, utilizadas para assento, além de alguns montantes de concreto, sem encosto, na Praça Nauro Machado;
- Os locais embaixo das árvores são ocupados por vendedores ambulantes, que improvisam uma estrutura com caixas de isopor e carrinhos das mais variadas formas para realizarem seus comércios;
- Essa região do Centro Histórico não possui um sistema de sinalização eficaz que oriente e informe, principalmente ao turista, sobre o acervo e os percursos para explorar o sítio;
- As edificações históricas são carentes de identificação. As que possuem são inapropriadas para a leitura, não estão integradas ao acervo e não apresentam manutenção de forma alguma;
- As lixeiras encontradas são tonéis metálicos, pintados com motivos regionais, improvisados para o uso. São posicionados de forma dispersa, soltas no ambiente, sem ser observado nenhum critério para sua utilização.
- A infraestrutura do sítio se mostra insuficiente para a recepção de visitas turísticas, não há acessibilidade no local para pessoas com necessidades especiais – PNE.
- O lugar não apresenta uma organização urbana contemporânea que estimule a preservação do acervo e a convidabilidade para admirá-lo e explorá-lo.

Dentre os aspectos que foram observados no Centro Histórico, a pesquisa identificou como ações para ilustrar a atuação do Desenho Industrial, integrada à Arquitetura e ao Urbanismo, a necessidade da aplicação de um sistema de sinalização para o ambiente urbano, identificação das edificações históricas e a implementação de mobiliário urbano adequado, composto por bancos e lixeiras públicas, que mostraram as necessidades pontuais e urgentes, que estão dentro das atribuições do Desenho Industrial, na proposta do design integrado para revitalização do sítio histórico.

7.CONCLUSÕES

No processo de revitalização de centros históricos tombados, há uma complexa rede de demandas a serem supridas por uma multidisciplinaridade de áreas de conhecimento integradas nesse propósito. Dentre estas áreas de conhecimento, a Arquitetura e o Urbanismo têm o reconhecimento natural das suas atribuições, por trabalhar em macroescala em relação ao usuário, projetando ambientes internos e externos, criando áreas urbanas adequadas ao uso e agradáveis ao usuário.

A área do Desenho Industrial se mostra relevante nesse processo, pois projeta artefatos para uso e suportes para informações em escala menor, que estão mais próximos ao usuário, contribuindo para uma interação direta entre o indivíduo e o ambiente em que está inserido.

No contexto da revitalização do Centro Histórico da Praia Grande, a atuação do design integrado entre estas áreas de conhecimento assegura a recuperação física do acervo, do ambiente urbano no qual está estabelecido e o uso contemporâneo adequado pela população local e pelos turistas.

Também promove a organização urbana do sítio, mais precisamente do Largo do Comércio, estimulando a apropriação do lugar pela população, a convidabilidade para admirar e explorar o acervo histórico e cultural, fornecendo a infraestrutura adequada ao conforto e a segurança do transeunte que se direciona ao Largo ou, simplesmente, passa por ele indo a outro lugar.

Porém, nos esforços de pesquisa deste trabalho, foi constatado a inobservância da integração das atribuições do Desenho Industrial no projeto de revitalização do Centro Histórico, realizado nas décadas de 1980 e 1990. O que resultou em uma lacuna de projeto que não foi devidamente suprida, dando margem a soluções já prontas ou improvisadas, inadequadas para implementação em um ambiente urbano peculiar como o Centro Histórico.

O Desenho Industrial aborda duas especialidades: o desenho de produto e o design gráfico. Suas atribuições no projeto integrado fazem pertinência à concepção de um conjunto de artefatos necessários ao espaço urbano projetado, para a organização da paisagem urbana do sítio, como: a sinalização urbana, o mobiliário e os equipamentos urbanos, os dispositivos de informação e de identificação, as

embalagens, a comunicação visual, projetos de acessibilidade para pessoas com necessidades especiais – PNE, dentre outros.

Esta proposta de atuação do Desenho Industrial no design integrado junto à Arquitetura e ao Urbanismo, aplicado ao Centro Histórico da Praia Grande, foi oriunda da identificação de demandas no local, através de observações sistemáticas, que constataram a ineficácia de soluções paralelas à prática correta e necessária de projetos de artefatos urbanos.

As propostas escolhidas para ilustrar os resultados da pesquisa consistiram na sinalização urbana, no mobiliário e nos equipamentos urbanos. A escolha se deu pela configuração física do espaço que compreende o Largo do Comércio, pelo trânsito de pessoas que circulam pelo lugar, e que não apreciam o sítio devido à falta de conforto e da organização urbana, e pelas edificações históricas que se apresentam de forma anônima em seu entorno.

A sinalização urbana se mostrou necessária para a divulgação do valor patrimonial do Centro Histórico por toda a cidade, assim como para indicar o percurso até o lugar. Dentro do Centro Histórico, a informação de como chegar ao Largo do Comércio e sobre o acervo concentrado nesse local, deve ser feita através de um sistema de sinalização coeso e eficaz, fundamentado nas orientações técnicas fornecidas pelo IPHAN, demonstrando a capacidade de organização que projetos na área do Desenho Industrial implementam em ambientes urbanos.

Os mobiliários e os equipamentos urbanos projetados, necessários para a composição da paisagem urbana do sítio histórico, se apresentam integrados ao ambiente e entre si, oferecendo conforto para a contemplação do lugar e para eventuais interações interpessoais, além da organização do ambiente e limpeza das vias públicas.

As evidências sobre a relevância de ações integradas de design, abrangentes ao Desenho Industrial, para a revitalização e preservação de centros históricos, buscadas no objetivo desta pesquisa se mostram claras, o que confirma a hipótese de que o Desenho Industrial projeta artefatos e transmite informações que estimulam e orientam a visita e permanência de pessoas em sítios históricos. Pois, um ambiente organizado e funcional motiva a população a apropriar-se do lugar, preservando-o.

Assim, o design integrado envolvendo as áreas de atuação do Desenho Industrial, da Arquitetura e do Urbanismo, motivado pela revitalização de centros históricos tombados, configura a relevância igualitária e complementar de ações projetuais das

respectivas áreas, envolvendo uma multiplicidade de conhecimentos interdisciplinares, a fim de tornar o ambiente urbano, nos sítios históricos, mais funcionais, organizados e convidativos ao uso pela população e visitantes.

A pesquisa realizada, propondo exemplos de intervenções do Desenho Industrial no Largo do Comércio, pode e deve ser estendida a outros centros históricos tombados, que demandam ações integradas de projetos em processos de revitalização do patrimônio material.

As atribuições do Desenho Industrial em um projeto integrado não se limitam a projetos de sinalização, mobiliário e equipamentos urbano. As possibilidades de atuação se mostram mais abrangentes, mas não se apresentam como objeto de pesquisa do presente trabalho. Como desdobramentos desta pesquisa apontam-se os seguintes tópicos:

- Projetos de acessibilidade para serem implementados em centros históricos;
- Plano acadêmico para desenvolvimento do tema em sala de aula, para que os alunos se apropriem da importância do Desenho Industrial na preservação de centros históricos;
- Estudo da forma de artefatos históricos, constantes no acervo, para projetos gráficos e de produtos com o objetivo de promover, evidenciar e preservar sítios históricos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABELLÁ, Marti. **Ciutat Vella, Rehabilitación Integral en el Centro Histórico de Barcelona, España**. 1996. Disponível em: <http://habitat.aq.upm.es/bpes/onu/bp259.html> . Acesso em 25/01/2020.

ABRANTES, Patrícia. O Modelo Barcelona: um exame crítico. In: **Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia**, nº 90, 2010. Lisboa: IGOT, 2010. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0430-5027201000200012 . Acesso em: 30/01/2020.

ABREU, Eliane Rodrigues. **Rua Grande, um Resgate Histórico Através da Leitura Arquitetônica de suas Fachadas: Preservação x Desenvolvimento**. 2011. 125p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2011.

ANDRÉS, Luiz Phelipe de Carvalho Castro (coordenador geral). **Centro Histórico de São Luís - Maranhão: Patrimônio Mundial**. São Paulo: Audichromo Editora. 1998.

_____. **São Luís — Reabilitação do Centro Histórico: Patrimônio da Humanidade**. São Luís: IPHAN, 2012.

ARGAN, Giulio Carlo. **Projeto e Destino**. São Paulo: Editora Ática, 2001

BARTOLY, Flavio Sampaio. Da Lapa Boêmia à Lapa Reificada como Lugar de Espetáculo: Uma Análise de Dois Períodos da História da Produção do Lugar na Cidade do Rio de Janeiro. In: **Revista Geográfica de América Central**, vol. 2, p. 1-13, 2011. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=451744820393>. Acesso em: 27/12/2018.

BASTOS, Maria Clotilde Pires. **Metodologia Científica**. Londrina: Editora e Distribuidora Educacional S/A, 2015.

BAUER, Martin W.; GASKELL, George. **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som: Um Manual Prático**. 8 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

BAUTES, Nicolas. Espaço-Patrimônio e Dinâmica de Atores na Rua do Lavradio (Centro Histórico do Rio de Janeiro). A Produção Sócio-Política do “Novo Rio Antigo”. In: GOMES, F. & PELEGRINO A. I. **Transformações no Mundo do Trabalho e Políticas Públicas: A Questão do Comércio Ambulante em Tempos de Globalização**. Rio de Janeiro: Ed. DP&A, 2006.

BICCA, Briane Panitz. O Centro Histórico de Porto Alegre e o Projeto Monumenta: A Estratégia dos Eixos. In: VARGAS, Heliana Comin. CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, Estratégias e Resultados**. Barueri: Manole, 2015.

_____. (Org.). **Programa Monumenta**: Porto Alegre. Brasília: IPHAN/Programa Monumenta, 2010. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/ColReg_ProgramaMonumentaPortoAlegre_m.pdf. Acesso em 28/12/2018.

BOMFIM, Gustavo A. **Metodologia para Desenvolvimento de Projetos**. João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 1995.

_____. **A. Ideias e Formas na História do Design**: Uma Investigação Estética. João Pessoa: Editora Universitária / UFPB, 1998.

BONSIEPE, Gui. **Design, Cultura e Sociedade**. São Paulo: Blucher, 2011.

_____. **Design como Prática de Projeto**. São Paulo: Blucher, 2012.

BOURDIEU, P. **O Poder Simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

_____. **Patrimônio Mundial: Fundamentos E Seu Reconhecimento** — A Convenção Sobre Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Mundial de 1972. Brasília: IPHAN, 2008.

_____. **Patrimônio: Práticas e Reflexões**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

_____. **Sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil**: Orientações Técnicas para a Aplicação. Brasília: IPHAN, 2013.

_____. **Gestão do Patrimônio Mundial Cultural** — Manual De Referência do Patrimônio Mundial. Brasília: UNESCO Brasil, IPHAN, 2016.

BRITO, J. P. C. Modelo e Mobilidade em Barcelona: a prolongação da diagonal e o VLT. In: **Actas del XI Coloquio Internacional de Geocrítica**, 2010, Buenos Aires. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2010.

BÜRDEK, Bernhard E. **História, Teoria e Prática do Design de Produtos**. São Paulo: Edgard Blücher, 2006

CASTELNOU NETO, A. M. **A Intervenção Arquitetônica em Obras Existentes**. Disponível em: <https://www.uel.br/revistas/uel/index.php/semexatas/article/viewFile/3200/2681>. Acesso em 07/06/2017.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alvino; SILVA, Roberto da. **Metodologia Científica**. 6 ed. Reimpressão. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2014.

CHOAY, Françoise. **A Alegoria do Patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2017.

CUTY, Jeniffer. Porto Alegre e seus Patrimônios no Séc. XX: Evolução de Conceitos, Valores e Feições na Materialidade Urbana. 2007. In: **Em Questão**, vol 13, nº 2, julho-dezembro, 2007, p. 243-257. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4656/465645957005.pdf>. Acesso em 10/01/2020.

D'AGOSTINI, Douglas; GOMES, L. **Design de Sinalização: Planejamento, Projeto & Desenho**. Porto Alegre: Ed. UniRitter, 2010.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao Desenho Urbano no Processo de Planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DEL RIO, Vicente; OLIVEIRA, Livia de Oliveira. (Org.). **Percepção Ambiental. A Experiência Brasileira**. São Paulo. Studio Nobel. 1999.

DIAS, Solange Irene Smolarek *et al.* Barcelona / ES: Êxito no Planejamento Urbano. In: **Anais do 12º Encontro Científico Cultural Interinstitucional**, outubro/2014. Disponível em: <https://www.faq.edu.br/upload/ecci/anais/5595390b25bf9.pdf>. Acesso em 25/01/2020.

ECO, Umberto. **Como se Faz uma Tese**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Miniaurélio: O Minidicionário da Língua Portuguesa**. Curitiba: Posigraf, 2004.

FLICK, Uwe. **An Introduction to Qualitative Research**. California: Sage, 2009

_____. **Introdução à Metodologia de Pesquisa: Um Guia para Iniciantes**. Porto Alegre: Penso, 2013.

FREITAS, Ranielder Fabio de.; COUTINHO, Solange Galvão.; WAECHTER, Hans da Nóbrega. Análise de Metodologias em Design: A Informação Tratada por Diferentes Olhares. In: **Estudos em Design**, Revista *Online*, v. 21, nº 1, p. 1-15. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em:

<https://estudosemdesign.emnuvens.com.br/design/article/view/111/108>. Acesso em 10/01/2019.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

_____. SVARRE, Birgitte. **Vida nas Cidades: como estudar**. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2002.

GOMES, L. *et al.* **Sgt Pepper: Projeto e Desenho da Capa (48 anos)**. Rio de Janeiro: sCHDs/Catarse, 2015.

_____. **A Canção do Limão: 30 Juicy Salif / 48 Led Zeppelin**. Curitiba: Kotter, 2018.

GOMES FILHO, João. **Gestalt do Objeto: Sistema de Leitura Visual da Forma**. São Paulo: Escrituras Editora, 2008.

GUEDES, João Batista. **Design no Urbano: Metodologia de Análise Visual de Equipamentos no Meio Urbano**. 2005. Tese de doutorado em Desenvolvimento Urbano - Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; COLLADO, Carlos Fernández; BAPTISTA LUCIO, María del Pilar. **Metodologia de Pesquisa**. Porto Alegre: Penso, 2013.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. **Patrimônio Imaterial**. 2014. Disponível em:

<http://www.portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>. Acesso em 12/12/2018.

_____. **Patrimônio Material - MA**. 2014a. Disponível em:

<http://www.portal.iphan.gov.br/ma/pagina/detalhes/546>. Acesso em 27/12/2018.

_____. **Patrimônio Material**. 2014b. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/276>. Acesso em 27/12/2018.

_____. **Patrimônio Imaterial**. 2014c. Disponível em:

<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/234>. Acesso em 27/12/2018.

_____. **Monumentos e Espaços Públicos**. 2014d. Disponível em:
<http://www.portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1440>. Acesso em 27/12/2018.

_____. **Região Nordeste - Bens Registrados nos Estados**. 2014e. Disponível em:
<http://www.portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1613>. Acesso em 27/12/2018.

JANE, Jacobs. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
KAUARK, Fabiana *et al.* **Metodologia de Pesquisa: Guia Prático**. Itabuna: Via Litterarum, 2010.

KRUCKEN, Lia. **Design e Território, Valorização de Identidades e Produtos Locais**. São Paulo: Studio Nobel, 2009.

_____. Design e Território: Uma Abordagem Integrada para Valorizar Identidades e Produtos. In: **INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON SUSTAINABLE DESIGN e SIMPÓSIO BRASILEIRO DE DESIGN SUSTENTÁVEL**. 2., 2009, *Anais*. São Paulo: Universidade Anhembi Morumbi, 2009.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do Trabalho Científico**. São Paulo: Atlas, 2017.

_____. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 2017.

LÖBACH, B. **Design Industrial: Bases para a Configuração de Produtos Industriais**. São Paulo: Edgard Blücher, 2001.

LOPES, José Antonio de Viana (Coordenador Geral). **São Luís, Ilha do Maranhão e Alcântara: Guia de Arquitetura e Paisagem**. Ed. Bilíngue. Sevilla, 2008.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACHADO, Andréa Soler. **A Borda do Rio em Porto Alegre: Arquiteturas Imaginárias, Suporte para a Construção de um Passado**. 2003. Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. 2003.

MACHADO, Sandra. **Corredor Cultural Preserva Memória do Rio**. 2015. Disponível em:
<http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/leia/reportagens-artigos/reportagens/993-mapa>. Acesso em 27/12/2018.

MALAGUTI, Cyntia. Design e Valores Materializados - Cultura, Ética e Sustentabilidade. In: DE MORAES, Dijon. KRUCKEN, Lia (Org.). **Design e Sustentabilidade**. Barbacena: EdUEMG, 2009.

MEIRELLES, Mário. **História de São Luís**. São Luís: Faculdade Santa Fé, 2012.

MENESES, Guillermo Alonso. Transformación Urbanística y Migración en la Ciutat Vella de Barcelona. In: LIRA, Carlos (org.). **Anuario de Espacios Urbanos: Historia, Cultura y Diseño 2002, nº 9, janeiro-dezembro/2002, p. 253-275**. Cidade do México: Editora da Universidad Autónoma Metropolitana, 2002.

MOURA, Monica (Org.). **Design Brasileiro Contemporâneo: Reflexões**. São Paulo: Estação das Letras e Cores, 2014.

MORAES, Anamaria; MONT'ALVÃO, Cláudia. **Ergonomia**. 4 ed. Petrópolis, RJ: 2AB, 2010.

NARCISO, Carla Alexandra Filipe. **Espaço Público: Desenho, Organização e Poder. O Caso de Barcelona**. 2008. Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos). Departamento de Geografia, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa. 2008.

NORMAN, Donald A. **O Design do Dia-a-Dia**. Rio de Janeiro: Rocco, 2006.

OLIVEIRA, Inês C. M. de *et al.* **3º International Fashion and Design Congress Design Social para Valorização de uma Identidade Local — Design de Sistemas Sociais.**, Buenos Aires, 2016.

PEREIRA, Eptácio Cafeteira A. *Reviver*. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1993.

PRODANOV, Cleber Cristiano. **Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico**. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

Prefeitura. *Rio Cidade: Urbanismo de Volta às Ruas*. Rio de Janeiro: Mauad, 1996.

RABELLO, Sonia. **O Estado na Preservação de Bens Culturais: o Tombamento**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

REDIG, Joaquim. **Sobre Desenho Industrial**. Edição fac-símile de 1977. Porto Alegre: Ed. UniRitter, 2005.

RIBEIRO JR., José de Reinaldo Barros. **Formação do Espaço Urbano de São Luís**. São Luís: Edições FUNC, 1999.

RIGATTI, Décio. **Do Espaço Projetado ao Espaço Vivido. Modelos de Morfologia Urbana no Conjunto Rubem Berta**. 1997. Tese de doutorado - FAU/USP, São Paulo.

SAMPIERI, Roberto Hernández. **Metodologia de Pesquisa**. Porto Alegre: Penso, 2013.

SANTOS, Helena Mendes dos; TELLES, Mário Ferreira de Pragmácio. Livro do Tombo. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 2 ed. rev. ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/ Copedoc, 2016 (verbete). ISBN 978-85-7334-299-4.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, Adriana Pisoni da. **O Saber-Fazer do Turismo na Revitalização de Sítios Históricos Urbanos: Um Estudo das Praças da Alfândega e da Matriz na Cidade de Porto Alegre/RS**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura. Porto Alegre. 2006

SILVA F., Olavo Pereira da. **Arquitetura Luso-Brasileira no Maranhão**. Belo Horizonte: Formato, 2008.

SILVEIRA, Carmen Beatriz. **O entrelaçamento urbano-cultural: centralidade e memória na cidade do Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

SOUZA LEITE, João de. O Sentido do Design, Segundo Joaquim Redig. In **Anais do CIDI 2013**. Recife: SBDI, 2013.

TATJER, Mercedes. Las Intervenciones Urbanísticas en el Centro Histórico de Barcelona: de la Via Laietana a los Nuevos Programas de Revitalización. In: OLALLA, Begoña Bernal Santa (org). **Oportunidades de Desarrollo Sostenible para Los Conjuntos Urbanos Históricos**. III Jornada de Geografía Urbana, Burgos, maio de 1998. Burgos: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Burgos, 2000.

TRIVINOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais: A Pesquisa Qualitativa em Educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, Estratégias e Resultados**. Barueri: Manole, 2015.

VAZ, Lilian Fessler. SILVEIRA, Carmen Beatriz. A Lapa Boêmia na Cidade do Rio de Janeiro: Projetos, Intervenções e Dinâmicas do Lugar. In: VARGAS, Heliana Comin;

CASTILHO, Ana Luisa Howard de (Orgs). ***Intervenções em Centros Urbanos: Objetivos, Estratégias e Resultados***. Barueri: Manole, 2015

WALL, Ed. WATERMAN, Tim. **Desenho Urbano: Fundamentos do Paisagismo**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

ZANIRATO, Sílvia Helena; RIBEIRO, Wagner Costa. Patrimônio Cultural: A Percepção da Natureza Como um Bem Não Renovável. In: **Revista Brasileira de História**, v.26, nº 51, p. 251-262. São Paulo, 2006.