

GESTÃO PÚBLICA DO MOBILIÁRIO URBANO

| Luiz Fernando Campanella Rocha

Mestre em Urbanismo, 2005, pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo
Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
CEATEC PUC-Campinas
lfcampanella@uol.com.br

GESTÃO PÚBLICA DO MOBILIÁRIO URBANO

INTRODUÇÃO

A gestão do mobiliário urbano compete aos municípios. As prefeituras são as responsáveis pela aquisição, implantação e manutenção desses equipamentos, os quais materializam uma enorme quantidade de serviços urbanos: telefonia pública, transporte público, coleta de lixo, sinalização viária, distribuição de energia elétrica, gás, telefonia fixa e móvel, televisão a cabo, iluminação pública, águas servidas e pluviais, e mobiliário de permanência em espaços públicos além do comércio formal e informal.

Os espaços públicos hoje são utilizados prioritariamente para circulação: são as ruas, avenidas e suas respectivas calçadas, o nosso sistema viário como um todo, o espaço preferencialmente disponível para a vida pública.

Vários autores têm investigado e conceituado os espaços públicos das cidades contemporâneas. Espaço de passagem (Sennet, 1976, p.28), do anonimato (Montaner, 2001, p.45), da insegurança, negativo e vazio (Ghirardo, 2002, p.47), de exclusão (Davis, 1993, p.213), esses espaços têm sido constantemente estudados e discutidos. O debate contemporâneo trata das aspirações sobre direitos e cidadania, em que a utilização, o mobiliário, o equipar dêem condições mínimas para ocorrer as sociabilidades públicas (cf. Santos, 2002, p.18).

A preocupação das gestões municipais é de gerar um sistema de transportes que se preocupe em criar condições de Mobilidade Urbana para seus cidadãos, mais do que

simplesmente transportar¹ pessoas. Tarifas acessíveis e melhora de serviço podem alterar a qualidade de vida dos cidadãos e possibilitar a inserção social. Circular, acessar permitem aos indivíduos melhorar sua vida social,² de lazer, cultural e apropriação da cidade.

Os equipamentos analisados fazem parte do conjunto de mobiliário presente nas cidades contemporâneas e foram escolhidos dada a importância que o sistema de transportes ocupa nos espaços públicos.

Bondes elétricos e bicicletas introduzidos no final do século XIX ofereceram condições de mobilidade maior e expansão física do território das principais cidades nas nações industrializadas, mas alterou-se em muito a condição de uso dos espaços públicos. Novos padrões de tráfego, comércio e comunicação foram radicalmente introduzidos e interromperam séculos de tradição no uso desses espaços (Gehl & Gemzoe, 2002, p.13).

A ocupação do espaço público para outras atividades cresce. Fios entrelaçados por toda parte, postes e equipamentos como telefones, caixas de correio, espaços para venda e consumo de várias mercadorias como jornais, revistas, frutas e flores de maneira freqüente passam a se estabelecer em espaços públicos.

O automóvel determinou um novo modelo de cidade na América Latina,³ pois as sociedades, incluindo a brasileira, passaram a lidar com a irracionalidade do seu uso como opção para seu crescimento no período do “milagre econômico” nas décadas de 1950 e 1960. Essa opção pelo automóvel proporcionou uma expansão ilimitada do tecido urbano, criou vazios, áreas nobres servidas de infra-estrutura sem uso e, nessa dispersão, nascem grandes problemas insolúveis na sua essência, como o de ocupação e tratamento dos espaços públicos.

O conjunto do mobiliário público das cidades contemporâneas se transforma em grandes painéis de publicidade, pela localização em áreas de passagem com grande movimento. Evolui em dimensão para satisfazer a velocidade do automóvel e é esse o mobiliário que se apresenta de maneira freqüente na paisagem de nossas cidades.

A lógica do consumo prevalece nas cidades contemporâneas. O mobiliário urbano tem, por vezes, mais importância como *outdoor* do que para desempenhar suas funções específicas. É pertinente indagarmos se os pontos de ônibus funcionam como abrigo ou são painéis publicitários? Os relógios de temperatura e condição ambientais são mais importantes pelo serviço que prestam como relógios ou *backlights*? As lixeiras cumprem a função de armazenar lixo ou são mais importantes como suportes de publicidade? Será que as dimensões das placas de sinalização e seus desenhos foram criados para bem informar ou para funcionar como *frontlines*?

A publicidade passa a representar o grande interessado nesses equipamentos e as empresas privadas a se preocupar em ter suas marcas presentes estrategicamente nas grandes cidades. Assim, esses equipamentos passam a ser vistos como fonte de renda para as prefeituras.

O espaço urbano passa a valer pelo tipo de usuário que circula em seus domínios; ou seja, pelo fluxo de pedestres e veículos. Em se tratando de um negócio acertado entre operadoras e poder público, prevalece a lógica viável de investimento como espaço publicitário, e dessa maneira algumas áreas da cidade passam a valer mais que outras. A lógica do mobiliário urbano como direito do cidadão assume valores diferentes para a concessionária em razão de seus objetivos publicitários. As prefeituras, na tentativa de corrigir as distorções, classificam as áreas de acordo com interesses de valor comercial, cedendo o direito de exploração de determinadas áreas e, em contrapartida, exigindo que as concessionárias assumam o serviço em áreas carentes. Mas, em realidade, o que se vê é que a qualidade de serviços é prestada com significativa diferença, operando de acordo com a lógica do consumidor, de forma que as áreas mais nobres mantêm melhor serviço.

São várias as empresas multinacionais atuando no segmento: Cemusa (espanhola), JCDecaux (francesa), ClearChannel (norte-americana), Adshell (inglesa), Sarmiento (argentina), disputando em parceria ou isoladamente a licitação das grandes cidades mundiais. Em São Paulo, uma empresa nacional, a Eletromídia, explora o segmento muito timidamente, depois da ruptura de um sócio da Sarmiento Publicidad. A maneira como cada empresa trata da criação e da implantação é diferenciada. Um consórcio, formado entre a ClearChannel e a Adshell, contratou *designers* locais para desenvolvimento de produtos específicos para algumas licitações (Curitiba e Manoel Coelho, Rio de Janeiro e Paulo Casé), ou alternativamente compôs parcerias com universidades (Esdi e JCDecaux).⁴

O trato do espaço público e do seu mobiliário urbano apresenta, no cenário brasileiro, experiências importantes e significativas. Curitiba, desde o pioneiro calçadão da Rua 15 de Novembro, projeto de Abraão Assad em 1972, até o ícone urbano em que se transformou a Estação-Tubo (Ligeirinho), projeto de Assad e Carlos Eduardo Ceneviva (1990/1991), teve grande impacto quando esses foram implantados.

Em São Paulo, o projeto de requalificação da Avenida Paulista, de Cauduro e Martino, revigorou o desenho desses objetos propondo uma família de equipamentos, para sinalização em painéis verticais, que proporcionou a diminuição dos suportes de sustentação para vários tipos de placas de sinalização e semáforos. Essa solução marcou o espaço da Nova Paulista e eliminou vários suportes das calçadas.

O Vale do Anhangabaú (1981/1992), em razão do projeto de Jorge Wilhelm, Rosa Kliass e Jamil Kfourri, equacionou o fluxo de pedestres e automóveis no centro de São Paulo, facilitando a recuperação da área central da cidade.

O Rio de Janeiro, no Projeto Rio-Cidade, no qual atuaram Guto Índio da Costa no Leblon, Paulo Casé e Cláudio Acioly em Ipanema, promoveu uma grande renovação urbana e propôs importantes projetos para espaços públicos.

Experiências importantes têm utilizado esses equipamentos como símbolos, ícones, nas intervenções urbanas. A recuperação do Pelourinho em Salvador, com obras no

quarteirão cultural (1997/1999), projeto das arquitetas Vivian Costa e Etelvina Fernandes, utilizou o mobiliário urbano como ítem importante na recuperação dos valores culturais, por meio do projeto de cabines integradas a símbolos da região: “Orelhões” aparecem junto a ícones da cultura baiana; como o “Coco Verde” e o “Berimbau”.

As cidades de Recife e Belém sofrem transformações importantes de recuperação dos seus espaços públicos centrais, de portos recuperados, conjuntos arquitetônicos importantes para preservação de suas identidades e culturas. Prevalece o interesse pelo retorno do capital investido, no custo da recuperação dessas áreas. Acontece a expulsão dos moradores tradicionais, com dificuldade de inserção social. Os investidores oferecem as mesmas áreas, depois de reformadas, para novos moradores oriundos de classes sociais mais favorecidas.

ANÁLISE DE TRÊS EQUIPAMENTOS

Foram escolhidos três equipamentos para análise: as Estações-Tubo em Curitiba, implantadas durante a gestão de Jaime Lerner; os abrigos de ônibus e o conjunto de mobiliário urbano implantado no bairro do Leblon no Rio de Janeiro, durante a gestão de César Maia; e as Estações de Transferência construídos na cidade de São Paulo durante a gestão de Marta Suplicy. Esses equipamentos, comparados e avaliados, se transformaram em eficiente fonte de informações.

As estações e os abrigos de ônibus estão inseridos no sistema de transporte integrado dessas cidades. Em Curitiba, a URBS se responsabiliza pela implantação das Estações-Tubo. Em São Paulo, com o auxílio da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), a São Paulo Transportes (SPTrans) é a responsável por esse trabalho. No Rio de Janeiro, a Secretaria de Urbanismo do Instituto Pereira Passos tem uma equipe de arquitetos e urbanistas que fazem esse trabalho.

Ao abordar as questões relativas ao projeto das estações de transferência e abrigo de ônibus, a proposta considerou e ponderou as experiências com o objetivo de fortalecer ações projetivas desses equipamentos.

Todas as prefeituras analisadas têm um grupo de profissionais responsáveis por essas atividades. Trabalhando com as Secretarias de Urbanismo (Instituto Pereira Passos no Rio de Janeiro, e Empresa Municipal de Urbanismo – Emurb,⁵ em São Paulo) e Institutos de Planejamento Urbano (IPUCC-Curitiba), essas equipes coordenam as ações desses equipamentos da cidade.

A presença do vandalismo em todos os casos, abordada nos projetos, é consequência clara da falência dos espaços públicos, principalmente nas periferias ou áreas pobres, em razão da deficiência funcional dos equipamentos e da falta de clareza das reais necessidades e ou carências em excesso por parte dos usuários, incluindo como exemplo a miséria em que se encontram moradores de rua que eventualmente se ocupam desses equipamentos. Essas características, na maioria das vezes, aparecem em conjunto e respondem com agressão ao equipamento.

Mais do que transportar, os sistemas de transporte em que esses objetos estão inseridos devem facilitar a mobilidade na cidade. Espaços entre o interior dos ônibus e a origem dos passageiros cumprem a função de situar o usuário nesse sistema.

Importantes elementos da paisagem urbana, esses equipamentos consagram os sistemas de transporte nas cidades onde foram implantados. As estações e abrigos são as marcas de presença do sistema de transporte. A imagem desses equipamentos está associada à eficiência do sistema como um todo. Recepcionar os usuários do sistema de transporte, permitir abrigo das intempéries e acesso ao interior dos ônibus de maneira universal não são a única função do equipamento.

As três experiências marcaram os governos que os conceberam. Foram apreendidos pela população e, pela forma original e inusitada, os três projetos ofereceram ao governo uma marca. As três experiências marcaram os governos de Jaime Lerner, César Maia e Marta Suplicy.

Criar, construir e manter esses equipamentos funcionando exige recursos. Na condição de aumentar receitas para que os equipamentos possam ser mantidos de maneira digna para as cidades, os gestores municipais, nos três casos estudados, assumiram a condição de vendedores do espaço público para publicidade. Essa condição é uma prática de muito tempo, desde os bancos das praças cedidos pelos comerciantes da região, políticos ou personalidades da comunidade e que fixavam sua marca ou frases de doação como contrapartida. Nas experiências de hoje, a grande contribuição dos gestores municipais é a criação de mecanismos que assumem o espaço público como gerador de mais valia urbana e de criação de procedimentos (licitações, contrapartidas), que dessa forma ficam acessíveis e mais claros para a comunidade em geral. Esses novos procedimentos contribuem para tornar mais transparentes a destinação do valor gerado pela mais valia urbana.

Um problema enfrentado pelo Rio de Janeiro é como se fará o controle dessa participação. A fiscalização de áreas publicitárias nos abrigos do Rio de Janeiro é outra dúvida: será que a empresa está respeitando a área contratada? A gerência de Mobiliário Urbano no Rio está se preparando como órgão fiscalizador.

A mais-valia do espaço público segue a lógica do capital. Nos grandes centros, mercados ávidos, os gestores têm a possibilidade de, por licitação, gerar recursos e transferir implantação e manutenção por concessão. A contrapartida dessa licitação inclui ações para equilibrar a presença desse serviço em toda a cidade. As áreas mais nobres, com maior valor, equilibram as de menor ou nenhum valor comercial. O que pensar para as cidades médias e pequenas onde a mais-valia desses equipamentos não justifica investimentos? Como permitir a presença desses equipamentos nesses contextos? A Trópico tem experiência de parceria com algumas concessionárias que exploram o transporte urbano, caso do Vale do Paraíba, onde a empresa responsável financia e coloca os equipamentos. Ano a ano a empresa investe na melhoria de seus serviços adquirindo abrigos de ônibus novos.

Outra questão importante é como integrar as concessionárias que exploram e oferecem infra-estrutura para a cidade e seus equipamentos. O projeto de criação, desenvolvimento, construção e manutenção desses equipamentos enfrenta esse problema. A necessidade de compatibilizar padrões, ações, procedimentos visando à organização da paisagem urbana das cidades é imprescindível. O poder público deverá regularizar os procedimentos e incentivar para que as empresas concessionárias – como Telefonica, Eletropaulo, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, Empresas de Televisão a Cabo, os interessados em São Paulo; Light, Telerj, no Rio de Janeiro; as empresas de Curitiba, Telepar etc. –, ao se associarem, formem consenso para diminuir suportes, facilitem a criação de equipamentos diferenciados e de acordo com a identidade do conjunto de mobiliário urbano.

É o caso do abrigo de ônibus no Rio de Janeiro, que tem um único suporte para a estrutura da cobertura e da iluminação, idêntica aos outros postes de iluminação do sistema. A Telerj, no caso do Leblon no Rio de Janeiro,⁶ não se opôs ao desenho de telefone público da família do abrigo de ônibus. Essa ação garantiu uma identidade para o conjunto que marcou a família de equipamentos projetados por Guto Índio da Costa.

O *design* brasileiro ganhou concursos internacionais importantes com esses equipamentos, e conquistou credibilidade no mercado de projetistas desses produtos – é o caso do Rio de Janeiro e de Curitiba. A JCDecaux, líder mundial do setor, contratou o designer responsável pelos projetos do Leblon para desenvolver equipamentos, e esse projeto está sendo oferecido a outros países e cidades.

Uma questão talvez deva ficar bem esclarecida para todos que participam da criação, produção, implantação, manutenção e uso desses equipamentos. Numa conversa franca e verdadeira com o arquiteto Pedro di Maze, da SPTrans em São Paulo, ficou evidente como as gestões municipais enfrentam projetos de intervenção urbana: “No Brasil, em São Paulo, criamos e projetamos em seis meses (exemplo do Fura-Fila) e estamos executando a obra por mais de dez anos. Cada gestor altera, suspende, não tem verbas...”. Em outros países, no caso, o arquiteto cita o Japão, um projeto dura três anos e sua execução, seis meses. As verbas, o projeto, a tecnologia, enfim, as condições para implantação do sistema estão garantidos.

A produção dos três equipamentos exigiu o desenvolvimento de tecnologia. A execução dos projetos exigiu empresas capacitadas e interessadas na produção desses equipamentos, com máquinas, pessoal, treinamentos, procedimentos para fabricá-los.

Uma questão a ser discutida refere-se à escala de produção do objeto. Se essa fosse quantitativamente maior, as empresas conseguiriam baixar os custos finais? O diretor comercial da Metasa,⁷ questionado sobre as Estações de Transferência de São Paulo, confirmou que sim. Apesar de a empresa ter produzido a maioria das estações de transferência, os preços teriam sido menores nessas condições. As Estações foram negociadas de maneira isolada, uma a uma, entre a Metasa e cada empreiteira ganhadora da licitação de

um trecho do sistema. Se tivessem sido encomendadas num único lote, seria possível a compra de aço direto da usina, em maior volume e melhor preço; assim sendo, agilizaria a produção e o resultado seria um menor tempo de produção e melhor aproveitamento das chapas de aço.

Os objetos avaliados na condição de descarte merecem destaques. A Estação-Tubo de Curitiba tem uma grande quantidade de peças e um complicado sistema de funcionamento. Vários materiais e componentes fazem a estação: catracas, cadeiras, lingüetas, rampas etc., todas as peças integradas em acionamentos exigem manutenção cara e cuidadosa. Como objeto a Estação pode ser transferida com certa facilidade.

Em comparação, as estações de Transferência de São Paulo são verdadeiras construções; estruturas pesadas,⁸ com tempo de implantação entre sete e oito dias, criam transtornos de tráfego nas regiões onde são construídas, e se for necessária a remoção essa exigirá esforços significativos.

Os abrigos do Rio de Janeiro são leves, têm número de peças reduzido, estrutura essencial, pouca diversidade de materiais, o que facilita a sua reciclagem, com manutenção relativamente fácil. Cumprem com relativa eficiência a função desejada. Um exemplo da flexibilidade a que esse objeto está sujeito é a constatação de um ponto de ônibus implantado numa praça, que nas quartas-feiras funciona como abrigo para um ônibus-sacolão, prática carioca no abastecimento de hortifrutigranjeiros.

Importante ressaltar que a mais-valia resultante de operações de concessões no espaço público não são iguais em todas as cidades. Cidades de porte médio e pequeno não conseguem negociações que permitam aos contratantes oferecerem equipamentos em número e qualidade como nos grandes centros. Apontar possibilidades de repartir responsabilidades da gestão desses equipamentos nas pequenas cidades é um desafio. Será que as empresas que exploram as linhas municipais podem participar da gestão desses equipamentos? Em troca do oferecimento de serviços essenciais para a população os gestores negociam, por licitação, a exploração comercial de equipamentos nos espaços públicos, que são cedidos por prazos longos por valores significativos.

Enfim, a pesquisa pretende facilitar a compreensão desses equipamentos pelos profissionais ligados à gestão, ao projeto e à produção de mobiliários urbanos em geral.

Vários são os campos de estudo que se abrem para evolução dessa pesquisa: estudo do conjunto da obra de arquitetos e desenhistas industriais com obras importantes do mobiliário urbano, caso de João Filgueiras Lima, o “Lelé”; coletânea de projetos e experiências por autor, por equipamento ou família de equipamentos, por região, avaliação pós-uso, apropriação pelos usuários desses equipamentos ou a evolução do desenho desses equipamentos no tempo.

NOTAS

1. Transportar faz referência indistintamente a mercadorias ou pessoas.
2. Dominique Laousse, responsável por desenvolvimento e ações territoriais da Região Autônoma dos Transportes Parisienses RATP, França. Seminário Mobilidade Urbana. São Paulo, março 2005.
3. Regina Meyer, arquiteta e urbanista, professora da FAU-USP, em apresentação de propostas para discussão da mobilidade urbana em encontro sobre o tema na Aliança Francesa, São Paulo, março, 2005.
4. Escola Superior de Desenho Industrial (Esdi). Equipe coordenada pelo professor João Bezerra de Menezes, com assessoria em ergonomia da professora Cláudia Morthé, e os alunos Bruno Sergio Oliveira, Sérgio Boiteux, Rodrigo Silva e Suzana Ichigo, 1998. Esse equipamento se encontra em uso no Brasil (Salvador) e em Portugal (Aveiro e Lisboa), e em processo de licitação em Sydney (Austrália).
5. No caso de São Paulo não existe um grupo específico para Mobiliário Urbano. As várias equipes que intervieram em espaços públicos na gestão Marta Suplicy projetaram os seus equipamentos, caso do Departamento de Parques e Áreas Verdes (Depave), Reurbanização de Favelas, Projeto Centros de Bairros, entre outros.
6. O *designer* Guto Índio da Costa é irmão de Antonio

Pedro Índio da Costa, influente político e atual Secretário da Administração do governo de César Maia, junho 2005.

7. Empresa especializada em estruturas metálicas, responsável por parte da produção das Estações de Transferência em São Paulo.
8. Sete toneladas de aço por estação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DAVIS, M. *Cidade de quartzo*. São Paulo: Cidade Aberta, 1993. (1.ed. 1990)
- GELH, J.; GEMZOE, L. *Novos espaços urbanos*. Barcelona: Gustavo Gilli, 2002.
- GHIRARDO, D. *Arquitetura contemporânea: uma história concisa*. São Paulo: Martins Fontes, 2002. (1.ed. 1966)
- MONTANER, J. M. *Depois do movimento moderno*. Arquitetura da segunda metade do século XX. Barcelona: Gustavo Gilli, 2001.
- SANTOS, M. *Por uma nova geografia*. Da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Edusp, 2002.
- SENNET, R. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Cia. das Letras, 1976.

RESUMO

O artigo discorre sobre modelos de gestão de mobiliários urbanos. Foram escolhidas três experiências: Curitiba e as Estações-Tubo, São Paulo e as Estações de Transferência, e o Rio de Janeiro com os abrigos de ônibus do Leblon. A compreensão dos ambientes políticos, sociais, históricos e de planejamento dos sistemas de transporte foram consultados e servem de base para a análise dos equipamentos. Desenvolveram-se uma metodologia para melhor compreensão das fases de concepção, produção e uso desses equipamentos, bem como uma avaliação das potencialidades desses equipamentos nos locais onde foram implantados. O texto pretende demonstrar a importância desses equipamentos na construção de identidade visual dos governos que os conceberam.

PALAVRAS-CHAVE: mobiliário urbano, gestão pública, *design*.

ABSTRACT

This essay is about the urban movable management patterns. Three experiments have been chosen: Curitiba with its tube stations, São Paulo with its connection station and Rio de

Janeiro with its bus shelters in Leblon. The political, social, historical and planning environments have been consulted and serve as a basis for the equipment analysis. A methodology has been developed in order to have a better idea of the phases of conception, production and use of this equipment. An evaluation of the potentialities of this equipment has been conducted in the areas where they had been implanted. To sum up, this essay aims to show the importance of this equipment for the visual identity construction to the government who has enabled its project.

KEYWORDS: *urban furniture, administration, design.*