



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input checked="" type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Metrô de São Paulo: redesign de seu sistema de sinalização

São Paulo subway: signage system redesign

Metro de São Paulo: rediseño de su sistema de señalización

PEZZIN, Olivia Chiavareto (1)

(1) Mestre em Design e Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil; email: opezzin@gmail.com



Metrô de São Paulo: redesign de seu sistema de sinalização

São Paulo subway: signage system redesign

Metro de São Paulo: rediseño de su sistema de señalización

RESUMO

Depois de mais de 30 anos de operação, foi pedido, licitado e executado o redesign da sinalização do Metrô de São Paulo, cujo sistema anterior era tido como exemplo de design da década de 1960/70. O artigo investiga as motivações do redesign (por meio de documentos e depoimentos), as exigências de projeto (a partir do edital) e o resultado da sua execução, demonstrando a falta de embasamento e estudos tanto para a avaliação do sistema anterior, quanto para a formulação das diretrizes (briefing) do projeto de redesign. O artigo também questiona a forma de participação do usuário em projetos públicos de larga escala, com grande custo e complexidade, em especial no Metrô de São Paulo, cuja abrangência se estende pelo território de uma megalópole e sua utilização é feita por mais de 4 milhões de passageiros diários.

PALAVRAS-CHAVE: Metrô de São Paulo, Redesign, Design de Sinalização

ABSTRACT

After more than 30 years of operation, the redesign of São Paulo's subway signage system was demanded, despite the previous system was considered as an example of 1960/70's brazilian design. The article investigates the redesign motivations (through documents and testimony), design requirements (from the bidding) and the result of its implementation, demonstrating the lack of foundation studies both for evaluating the previous system and for formulating the redesign guidelines (briefing). The article also questions the form of user participation in large-scale public projects, with great cost and complexity, especially in the São Paulo subway, whose scope extends through the territory of a megalopolis and its use is taken for more than 4 million daily passengers.

KEY-WORDS: São Paulo subway, Redesign, Signage system design

RESUMEN

Tras más de 30 años de funcionamiento, el rediseño del sistema de señalización del Metro de São Paulo se exigió, a pesar del sistema anterior fue considerado como un ejemplo de diseño brasileño de los años 1960-70. El artículo investiga las motivaciones de rediseño (a través de documentos y testimonios), los requisitos de diseño (de los documentos de licitación) y el resultado de su aplicación, lo que demuestra la falta de estudios basales, tanto para evaluar el sistema anterior como para formular las directrices de rediseño (briefing). El artículo también cuestiona la forma de participación de los usuarios en los proyectos públicos de gran escala, con un gran costo y complejidad, especialmente en el Metro de São Paulo, cuyo alcance se extiende por el territorio de una megalópolis y su uso se da por más de 4 millones de pasajeros diarios.

PALABRAS-CLAVE: Metro de São Paulo, Rediseño, Señalización



1 INTRODUÇÃO

O Metrô de São Paulo além de pioneiro desse modal de transporte, no Brasil, teve o primeiro sistema de informação pública em transportes do país, sendo reconhecido como modelo do design brasileiro da década de 1970: um “impecável exemplo de coerência construtiva e visual” (STOLARSKI apud MELO, 2006, p.237). Por quase 30 anos, entre 1981 e 2010, o design de sinalização do Metrô de São Paulo foi consolidado em um documento¹ e então adaptado conforme o surgimento de necessidades operacionais.

Porém, apesar do longo tempo de uso do sistema de design de sinalização no modal de transporte mais bem avaliado da cidade de São Paulo, em 2007, foi solicitado seu redesign pela Secretaria de Transportes Metropolitanos do estado de São Paulo (STM) devido a uma série de questões estratégicas como a **promoção de maior racionalidade no uso dos recursos, atendimento a legislações, além de renovação tecnológica e estética do sistema.**

O objetivo do artigo é investigar o processo histórico envolvendo o desmonte de um sistema de design ora tido como exemplar, apresentando motivações, exigências do edital e o resultado executado entre 2010 e 2012.

Desse modo, é feita a revisão histórica desse importante exemplo do design brasileiro, utilizando-se o método estudo de caso – pertinente para investigar os “comos” e “por quês” dos fenômenos. Considerando as limitações do método (MARTINS, 2008), foi feito o levantamento de relatos e documentos que apresentam opiniões sobre o processo de redesign (entrevistas qualitativas em profundidade com funcionários do Metrô, relatórios técnicos do Metrô, edital de licitação e fotografias feitas *in loco*).

2 DESENVOLVIMENTO

Segundo o Metrô (2011), a renovação da identidade visual das estações foi transformada em meta da instituição, inserida no planejamento estratégico 2007-2010. Apesar do caráter sistêmico, por se tratar de um projeto complexo, amplo e caro, foi determinado que o redesign fosse licitado e executado apenas na linha 1 – Azul. Essa estratégia mostrou-se pertinente, já que o projeto **aprovado e implantado em 2010** – com o custo inicial de pouco mais de R\$ 15 milhões – teve de ser refeito.

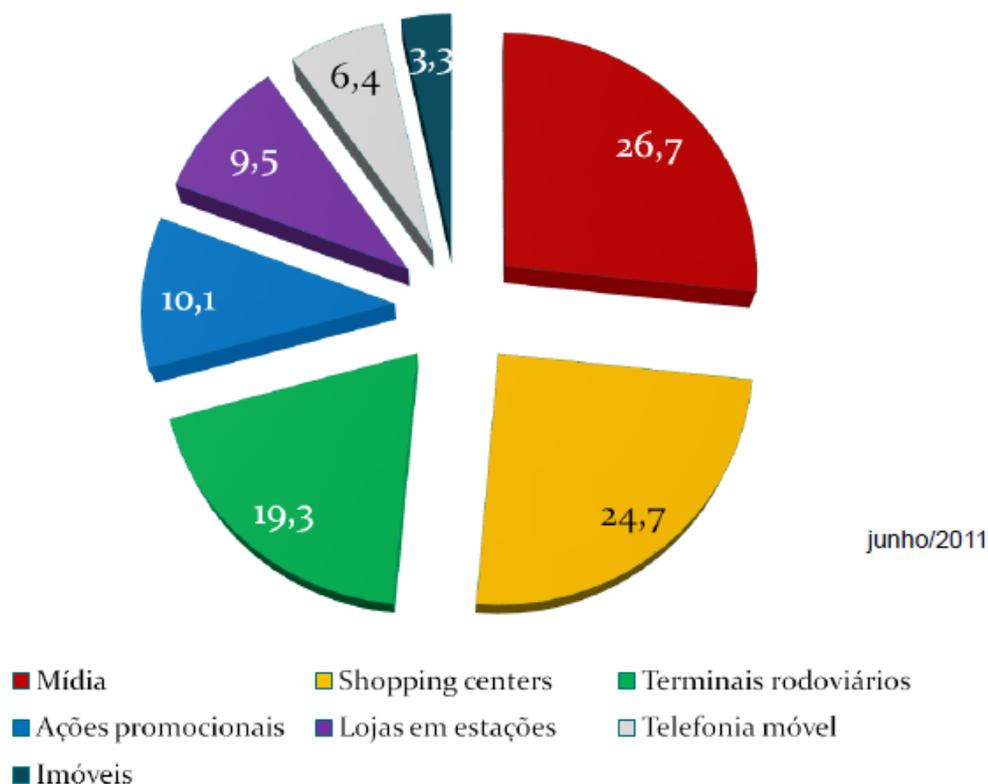
O Metrô (2011, grifo nosso) entendeu que a renovação era necessária para “estabelecer um **novo conceito** para a comunicação visual do sistema metroviário”, que atendesse aos dois principais fatores que ocasionaram as sucessivas modificações na comunicação visual das estações:

1. as novas exigências da ABNT e de legislações para sinalização de segurança e acessibilidade;
2. o “intenso processo de comercialização de espaços e veiculação de publicidade” (METRÔ, 2011).

¹ O manual de identidade visual de 1981 foi uma compilação feita pela PVDI (Programação Visual Desenho Industrial) do projeto executado pela Unimark em 1974, que havia tomado grande parte do estudo feito por João Carlos Cauduro e foi adaptado desde então pelos funcionários do Metrô, pois não havia um documento de referência (PEZZIN, 2013).

Esses dois fatores já seriam suficientes para justificar uma renovação, em razão da necessidade de melhor controlar os fluxos em casos de anormalidade, e do aprimoramento dos usos dos espaços que geram rendas não-tarifárias, como as mídias publicitárias (figura 1).

Figura 1: Receitas não-tarifárias do Metrô de São Paulo – participação por tipo (em %)



Fonte: Fernandes (2011, p.17).

Porém, foi na previsão do uso de tecnologia digital que o Metrô reforçou o caráter de modernidade e modernização que pretende manter em suas dependências: “Essa renovação implicava na adoção de novas estratégias para veiculação de informações permanentes e temporárias - em tempo real - atendendo às necessidades e expectativas dos usuários” (METRÔ,2011).

Além disso, o Metrô pedia no escopo do edital uma renovação em suas “soluções gráficas”, descontinuando o padrão do manual de identidade de 1981, a fim de “adequar a comunicação visual às condições definidas pelo novo cenário das estações e terminais urbanos” (METRÔ, 2007). Assim, reitera-se que o Metrô demandou uma **nova linguagem para seu sistema de aplicações gráficas**.

A partir dos documentos disponibilizados (METRÔ, 2012; 2011 e 2007), é possível listar os principais aspectos não atendidos pela sinalização de 1981 e que seriam prioridade no redesign de 2010:

1. Previsão do uso de **dispositivos digitais** – como monitores LCD e painéis de LED – para veicular informações (operacionais ou institucionais) em tempo real: pediu-se apenas a reserva de espaço para que os dispositivos fossem depois integrados ao design;
2. Maior **racionalização dos custos** de produção e manutenção do conteúdo e dos dispositivos (revisão de totens e faixa contínua de informações, além do uso de películas adesivas);
3. Melhor orientação quanto às **facilidades e preferências** (itinerários para ciclistas e portadores de necessidades especiais, sanitários, recarga eletrônica de bilhetes, sala de supervisão operacional (SSO) na cor institucional azul);
4. Melhor orientação quanto à **integração entre linhas e entre modais**, além da indicação mais acurada e precisa sobre os arredores e acessos (rua lado par e ímpar, acesso identificado por letras e plataformas por números);
5. Melhor orientação quanto a **situações de anormalidade** (rota de fuga e uso dos dispositivos de emergência).
6. Informações principais em **inglês**.

De modo geral, o Metrô pretendia melhorar aspectos da sinalização com relação ao seu passado (despadronização, alto custo de manutenção de determinados dispositivos, não atendimento a novas normas) e ao seu futuro (melhoria na qualidade das informações prestadas e organização do espaço destinado a dispositivos digitais e mensagens publicitárias).

Para realizar os objetivos apontados, o edital da renovação da comunicação visual da Linha 1-azul (METRÔ, 2008, p.16), previa a substituição, modificação ou requalificação das estruturas-suporte das peças de comunicação visual existentes, para que pudessem ser compatibilizadas com os equipamentos eletrônicos a serem implantados para veiculação de informações dinâmicas.

No escopo da licitação² (METRÔ, 2007), alguns dispositivos foram selecionados para serem obrigatoriamente renovados, a fim de melhorar custos com a manutenção. Dentre eles, os dois mais característicos do design de sinalização de 1981, como também aponta o funcionário Benedito Tadeu³: **a faixa contínua horizontal dividida pela linha branca e o totem de identificação da estação**.

Apesar de Longo Junior (2007, p.62) defender que a tríade painel de informações + painel de revestimento + faixa contínua de informações caracterize o sistema do design de sinalização do Metrô, tal unidade não é percebida nas estações elevadas – como a maioria da linha 3-Vermelha e 5- Lilás. Assim, apenas os módulos da **faixa horizontal de informações** (que pode se apresentar contínuas ou isoladas, suspensas ou sobrepostas) permanecem em todas as estações, elevadas e subterrâneas, caracterizando o interior e o exterior das estações, nas

² O Metrô (2007) pedia para que soluções específicas fossem apontadas para totem, testeira de identificação das estações, faixa horizontal de informações, painel de destino do trem; sinalização da sala de supervisão operacional (SSO), das bilheterias, dos sanitários públicos, das salas técnicas e operacionais, do painel de informações (operacional e institucional), sinalização de equipamentos e mobiliário (escadas rolantes, fixas, elevadores, bloqueios, cancelas de plataforma, caixa de sugestões, assentos preferenciais, equipamentos de emergência), além da revisão da pertinência e adequação dos pictogramas em uso.

³ Benedito Tadeu de Souza. Designer com 36 anos de empresa, coordenadoria de acabamento e comunicação visual do departamento de concepção de projetos civis. Entrevista realizada em 19 de outubro de 2012.

testeiras das mesmas (figuras 2 a 5). Além disso, a faixa horizontal dividida pela linha branca aparece também no totem de identificação, se tornando símbolo da cor da linha.

Figura 2: Faixa horizontal de informações (contínuas e suspensas) em estação subterrânea (estação São Bento).



Fonte: autora. Novembro de 2012.

Figura 3: Testeira da estação Parada Inglesa com faixa horizontal de informações.



Fonte: autora. Novembro de 2012.

Figura 4: Faixa horizontal de informações (contínuas e suspensas) em estação elevada (estação Parada Inglesa).



Fonte: autora. Novembro de 2012.

Figura 5: Totem de identificação da estação com pedaço da faixa indicando a cor da linha.



Fonte: autora. Novembro de 2012.



Para a funcionária do Metrô Maria Olívia Santana Barbosa⁴, a faixa contínua de informação é o principal elemento da sinalização utilizado pela população, sendo “o cordão de Ariadne do usuário”:

É uma faixa de comunicação visual que contém vários tipos de mensagens (direcionamento, orientação, proibição), seguindo o fluxo do deslocamento e dando maior segurança para o usuário, que não precisaria procurar onde estão as placas. Porém esse sistema exige uma quantidade maior de material, portanto é mais caro. [...] O estabelecimento das mensagens, sua localização e repetição são os principais parâmetros considerados para determinar qual será essa quantidade necessária.

No escopo do edital, o Metrô (2007, p.7) solicitou que fosse utilizado um tom neutro na faixa. Como solução proposta pelo Consórcio Azul⁵, a faixa contínua ganhou fundo branco com a tipografia na cor institucional azul (independente da cor da linha). Assim, haveria algumas vantagens como maior iluminação do ambiente subterrâneo, economia na reposição dos módulos em qualquer linha e sintonia com as tendências internacionais de sinalização em transportes, como aponta a funcionária Maria Beatriz Pestana Barbosa⁶ (do departamento operacional do Metrô):

A busca por um fundo neutro é uma tendência das redes de transportes, pois assim é possível destacar as rotas de fuga e os equipamentos de emergência, além das conexões da rede de transporte. Na malha já existem muitas cores. O Metrô, por exemplo, está fazendo o projeto da linha 26. Chega uma hora que não existirão cores tão características, diferentes. Além disso, o fundo branco já era utilizado nas estações transferência, como a Sé e o Brás. Utilizá-lo em todas as estações dá a característica de rede ao sistema de transporte, pois a tendência é que as conexões cresçam cada vez mais. O mapa da rede de 2030 já aponta um número de estações de conexão muito grande.

Atualmente, o projeto da rede futura dos transportes públicos integrando metrô, trens e corredores intermunicipais prevê 20 linhas, com número sequenciais – nomeadas por cores (no Metrô) ou pedras preciosas (CPTM).

Assim, para identificar a que linha pertence a estação, o projeto de design de sinalização de 2010 apresentou a tipografia em positivo, na cor institucional azul, descartando a linha horizontal no terço superior da faixa contínua (figura 6).

⁴ Arquiteta, gerência de concepção de projetos civis, 24 anos de experiência em comunicação visual do Metrô-SP. Tal departamento é responsável pelos projetos das obras futuras, concepção e planejamento das estações, incluindo acabamentos e a comunicação visual. Entrevista realizada em 28 de junho de 2012.

⁵ Consórcio formado pelas empresas CONSLADEL (Construtora e laços detetores e eletrônica), Sinalta Propria Sinalização Segurança e Comunicação Visual, Tekhnites Consultores Associados e Argeplan Arquitetura e Engenharia; vencedor da licitação, registrado no contrato nº 4095821201.

⁶ Arquiteta, diretoria de operação, com aproximadamente 20 anos de empresa. Esse departamento é responsável pelas demandas dos usuários e funcionários e garante o funcionamento operacional cotidiano do sistema. Além disso, realiza pesquisas determinando expectativas e perfis dos usuários. Entrevista realizada em 2 de setembro de 2012.

Figura 6: Nova sinalização (projeto de 2010 realizado apenas na linha 1-azul), estação Vergueiro.



Fonte: autora. Novembro de 2012.

Benedito Tadeu lembra que realizou uma proposta anterior para manter ao menos 1/3 da faixa com a cor da linha, que não foi aceita. Em sua avaliação, a sinalização do manual de 1981 deveria ser mantida, melhorando os pontos deficientes, como a iluminação. Para o designer, a faixa inteiramente branca tornou o conteúdo insuficiente para uma localização rápida na linha. Assim, as perdas teriam sido maiores que os ganhos:

Letra não tem cor. Cor em letra não quer dizer nada. Existe até um teste na internet: descreva as cores que você lê. Isso gera uma confusão. Escreva numa cor azul escuro, o que significa: nada.

Ainda para atender ao quesito **custo da manutenção**, o Consórcio Azul propôs a adesivação das informações sobre os dispositivos. Essa estratégia foi desenvolvida e já era utilizada pelo Metrô na manutenção de placas cujo conteúdo mudava constantemente. No entanto, o projeto de 2010 pretendia evitar o vandalismo dos adesivos – o que poderia acarretar no efeito contrário (mais reposições que economia) – optando por uma tipografia com terminações arredondadas, sem serifas. Assim, seria mais difícil iniciar o processo de destaque (vandalismo) pelas pontas das letras. Do mesmo modo, todos os pictogramas e setas foram inseridos em fundos redondos (figura 7).

A tipografia escolhida foi a Helvetica Rounded, que teria a vantagem de permanecer relativamente próxima à identidade tipográfica do sistema anterior (que usava Helvética Bold).

Figura 7: Tipografia Helvetica Rounded na sinalização de 2010 – informações em inglês e uso de pictogramas com fundo redondo. Percebe-se que apesar das terminações arredondadas, o adesivo está descolando. Estação Santa Cruz.



Fonte: autora. Novembro de 2012.

Além dessas modificações, os painéis de destino dos trens, localizados nas plataformas passaram a identificar as conexões (figura 8) – utilizando ora apenas o símbolo, ora o símbolo com uma discreta legenda. Desse modo, seria contemplado não apenas o sentido de rede integrada – com a numeração contínua entre os modais – como também a familiarização com as identidades visuais das outras empresas de transporte, inclusive a ViaQuatro.

Figura 8: placa da nova sinalização indicando conexões nas plataformas, sem legendas (em algumas estações a EMTU é sinalizada também com legenda).



Fonte: autora. Novembro de 2012.

Outro item que caracteriza o Metrô é o marco referencial do totem, utilizado inclusive em campanhas de marketing (figura 9). É, portanto, um dos mais importantes dispositivos de sinalização que identifica a instituição, uma vez que as estações têm entradas e arquiteturas diferentes entre si.

O totem apresentava três faces contendo as informações da estação: nome, linha(s) e acesso a deficientes físicos (elevadores). Era feito de chapas de metal com as informações recortadas por laser e preenchidas por acrílico leitoso, que ficavam iluminadas internamente (retroiluminada) por lâmpadas fluorescentes ligadas à noite.

Figura 9: Uso do totem em serviços do Metrô, como o “embarque na leitura” (atualmente, esse serviço de empréstimo de livros está paralisado); e em campanhas institucionais.



Fonte: skyscrapercity.com e metro.sp.gov.br (acesso em set.2011)

Pelo mesmo motivo de economia na manutenção, o totem em formato de prisma foi questionado. Como requisito do edital, foi pedido para que o novo marco identificativo fosse uma estrutura tridimensional – visível por todos os lados e retroiluminada, contendo apenas o símbolo do Metrô, sem informar o nome da estação e a linha – sustentada por um suporte “resistente a eventuais abalroamentos” (METRÔ,2007). Assim, aprovou-se a proposta de um tipo de poste com três faces iluminadas, também chamado de “pirulito” pelos críticos da solução (figura 10).

Figura 10: – Novo marco referencial do sistema de sinalização de 2010, aplicado em algumas estações. Estação Paraíso.



Fonte: GuiBR, disponível em < <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1130215&page=14>>, acessado em jun.2011.

Segundo Benedito Tadeu, o totem prismático é de difícil e cara manutenção, sofrendo além do desgaste natural, vandalismos e “atropelamentos” por veículos motorizados. Apesar da solução apontada, Benedito acredita que houve uma perda de identidade com os postes:

Apenas mostrar o logo pode até funcionar, mas descaracteriza. O poste não conseguiu igualar a forte identidade do totem, que representava um ‘ícone’. Preferiu-se paralisar as substituições e preservar os totens até encontrar uma solução a altura.

Mudar as características da faixa contínua e do totem já seria suficiente para descaracterizar a identidade do design de sinalização padronizado pelo manual de 1981. Porém percebe-se, por meio do documento técnico do escopo da licitação, que a intenção do Metrô é preservar não um design, mas os valores conquistados e associados a sua imagem corporativa. Assim, mais do que uma linguagem gráfica estabelecida, era preciso adequar o ambiente e seu design para manter a qualidade percebida de instituição moderna (estética e tecnologicamente), devido ao seu pioneirismo e por preservar a opinião, conforto e segurança dos usuários:

O Metrô foi **pioneiro** no sistema de transporte ao estabelecer um novo conceito de prestação de serviço público baseado em moderna tecnologia, arquitetura arrojada, forte capacitação dos empregados, padrões de projeto para instalações e equipamentos, adoção de conceitos internacionais e normas

regulamentares. (...) Objetivando garantir conforto, segurança, facilidade nos deslocamentos, inovação e o **fortalecimento da imagem corporativa** criaram-se: um sistema complexo de comunicação com o público e padrões de linguagem em mídias diversificadas com destaque para a comunicação visual. (...) O projeto a ser elaborado deve considerar os aspectos operacionais apontados no Sistema de Gestão da Qualidade e sua inter-relação com o sistema de informação existente, bem como a **avaliação da comunicação pelos usuários, ressaltando-se aspectos relativos à suas expectativas quanto à utilização de tecnologia mais moderna**, em consonância com os processos disponíveis no mercado, notadamente os sistemas eletrônicos. Tais sistemas podem viabilizar a padronização de procedimentos e conteúdos em diferentes espaços, a partir de comandos locais ou centralizados, especialmente úteis nas situações de anormalidades na rede metroferroviária. (METRÔ, 2007, p.2-3, grifo nosso).

RESULTADOS DO REDESIGN DE 2010

Apesar da intenção e demandas legítimas, a solução proposta e executada em 2010 foi criticada por funcionários e usuários, que percebiam a sinalização anterior como melhor. O Metrô, então, criou uma comissão de avaliação da nova sinalização da linha 1 – Azul que além de considerar as manifestações dos usuários, chegou aos seguintes entendimentos (METRÔ, 2011):

(...) premidos por prazos inadequados, tornou-se inviável o desenvolvimento do processo com o necessário detalhamento de fases que um projeto desta magnitude impõe. A proposta desenvolvida pelo Consórcio Azul não obteve o resultado e impacto desejados, apesar de ter apresentado soluções para as necessidades de conteúdos informativos e aspectos de conservação, indicados no contrato.

A implantação iniciou-se na estação Paraíso (estação piloto), por ser considerada espacialmente complexa. Durante 2010 e 2012, a maioria das estações da linha 1-Azul recebeu a nova sinalização, exceto as estações Sé, São Bento, Luz, Parada Inglesa e Portuguesa-Tietê (que apresenta uma mescla dos dois sistemas). O Metrô (2011) apurou ter recebido, entre setembro de 2009 e janeiro de 2011, 132 manifestações de usuários sobre a nova comunicação visual, incluindo 22 críticas às placas na cor branca e outras 22 críticas ao totem/prisma de identificação das estações. Nove reclamações foram diretamente sobre a nova comunicação visual. As críticas dos usuários também repercutiram na imprensa:

A modificação gerou manifestações na internet. Para o integrante do movimento Preserva São Paulo, José Rodolfo Chufan Gonçalves Mendes, as novas placas dificultaram a vida dos passageiros, principalmente para quem não é de São Paulo. (...) Chufan ressaltou ainda que a comunicação visual antiga é algo que já faz parte da identidade do metrô e que serviu de referência para outros sistemas metroviários do país, justamente porque deu certo. (RIGI, 2010).

Assim, o Metrô entendeu que as manifestações não foram positivas para a imagem da empresa, pois haveria uma forte identificação dos usuários com o design de sinalização de 1981. Desse modo, também seria necessário uma campanha para informar os usuários dos benefícios e motivações do novo design de sinalização.

Dentre os itens analisados pela comissão de avaliação, o novo prisma foi considerado insuficiente por reduzir demais as informações necessárias a um acesso de estação, perdendo seu poder de marco referencial da instituição. Já a nova faixa horizontal foi criticada por eliminar a cor da linha e dificultar a compreensão dos usuários ao apresentar as informações em positivo. A diagramação e a quantidade de informações foram consideradas confusas, por “impedir o destaque das informações principais” (Metrô, 2011). Também na avaliação da equipe, a inserção das setas em círculos reduziu a capacidade de rápida orientação desse sinal, pois os pictogramas também eram inseridos em círculos (figura 11).

Figura 11– Pictogramas e setas inseridos em círculos na nova sinalização, exceto o pictograma ou símbolo internacional de acesso a pessoas com deficiência física (redesign de 2010). Estação Vila Mariana.



Fonte: autora. Novembro de 2012.

Além disso, a tentativa de identificar as linhas nos painéis de conexão foi considerada abstrata e profusa. A tipografia com Helvética Rounded foi criticada por comprometer a legibilidade e a leiturabilidade das informações (por ser menor que a versão normal e ter, justamente, as terminações arredondadas).

Assim, é possível concluir que houve uma precipitação na implantação da proposta apresentada pelo Consórcio Azul, pois **critérios técnicos** (hierarquização das informações e apresentação mais clara) e **afetivos** (ligados à identidade visual que se tornou parte da imagem da instituição e da cidade), não foram aferidos com o devido cuidado e pesquisa, antes da implantação. Em suma, o novo design de sinalização trouxe perda de qualidade informacional e de valorização da instituição, além de causar uma despadronização ainda maior no sistema, mesmo que por alguns anos.

NOVA PROPOSTA EM 2012

Após essa experiência e a análise feita pelo Metrô, uma nova proposta foi realizada pelo Consórcio Azul, dessa vez, assessorada pelo escritório de João Carlos Cauduro.

A nova proposta aprovada foi a utilização do sistema de design de sinalização da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), implantada a partir de 2009, agora na rede do Metrô (figura 12 e 13). De autoria da empresa Cauduro Associados, o design de sinalização da CPTM, assim como a nova marca da empresa foram criados com o mote de ter forte diferenciação em relação ao Metrô (GRUNOW, 2009).

Figura 12 – Novo design de sinalização da CPTM feito pelo escritório Cauduro Associados.



Fonte: skyscrapercity.com. Acesso em set.2012.

Figura 13 – Simulação da aplicação do design de sinalização da CPTM no Metrô. Projeto aprovado pelo Metrô em agosto de 2012.



Fonte: Manual de sistema de sinalizações das estações (Metrô, 2012, p.40).

Porém, com a aprovação da uniformização das identidades da CPTM e Metrô, toda a justificativa anterior para ser realizado o redesign da sinalização do Metrô pareceu confusa já que, agora, pretendia-se uniformizar e ao mesmo tempo “criar uma identidade ambiental diferenciada do Metrô”:

A implantação do novo Manual do Sistema de Sinalizações das Estações e Terminais permitirá ao usuário encontrar a definição visual e dimensional de todos os componentes do sistema de sinalização, exteriores e interiores, bem como os padrões ambientais e cromáticos para tratamento de arquitetura, de forma a garantir sua alta visibilidade e eficácia. **Este conjunto de elementos bi e tridimensionais, integrados, vão criar uma identidade ambiental diferenciada do Metrô de São Paulo.**

Vale lembrar que a CPTM já tem implantado o mesmo sistema de comunicação visual e que a linha 4 implantará as mesmas definições visuais e dimensionais, oferecendo aos usuários do sistema metro-ferroviário uma padronização que aumentará a eficiência das mensagens e irá maximizar a sensação de segurança e de conforto aos usuários do sistema. (METRÔ, 2013, grifo nosso)

De qualquer modo, o novo projeto, quando executado, será submetido às condições de **uso**, e sua adequação posta à prova dos funcionários da operação, manutenção, projeto e marketing, além dos usuários e dos anunciantes (que disputam o mesmo espaço da sinalização).

No entanto ressalva-se que a principal inovação a ser considerada é a da **expansão de um mesmo conceito de design de sinalização por todas as redes interligadas de transporte na metrópole paulista**. Tal conceito de uniformização toma partido da experiência de grandes malhas de transporte urbano do mundo, como Paris e Londres. No entanto, cabe ressaltar que nessas localidades, há um órgão único que rege as identidades visuais de trens, metrô, mon trilhos, ônibus e inclusive das rotas de pedestre⁷, como a RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) de Paris e a Transport for London, de Londres. Já em São Paulo, as empresas de transporte coletivo seguem as diretrizes e planejamentos da Secretaria de Transportes Metropolitanos (SMT) para a CPTM, Metrô e ônibus intermunicipais (da EMTU, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos); e da SPTrans, para os ônibus municipais, sendo descentralizadas na operação e design de comunicação.

Denise Cardoso (2011, p.239) considera que o Metrô seja percebido não apenas como um serviço de transporte, mas também como um espaço simbólico que faz parte da identidade do usuário e da cidade. Para a autora (2011, p.240, grifo nosso), “é também **fundamental para os pesquisados** que o Metrô invista constantemente em sua competência tecnológica para assegurar a confiabilidade e segurança, **mantendo sua “aura” moderna**”.

Considerando o *briefing* do redesign (METRÔ, 2007), percebe-se que a atualização da sinalização com o uso de monitores LCD e LED serão os responsáveis pela manutenção da “aura moderna”. Segundo Maria Beatriz, esses dispositivos serão responsáveis por “um salto de qualidade nos sistemas de informação”, pois são interativos e dinâmicos, oferecendo conteúdo em tempo real, inclusive em situações de anormalidade.

Desse modo, o Metrô terá o desafio de equilibrar os estímulos visuais de propagandas, campanhas internas, rotas de fuga e dos monitores de LCD e LED para que o fluxo de informação – e conseqüentemente de deslocamento – seja rápido e agradável para o usuário.

Por fim, como também pontuam Pontille e Denis (2011, p.132), o atual cenário aponta para a valorização de uma característica menos moderna (funcional) do design e mais simbólica: “no novo fluxo comunicativo, nesta ecologia informativa, a sinalização pode perder espaço, mas manterá o papel de marcar a existência da empresa em seu âmbito institucional (identidade corporativa)”.

Assim, considerando a unificação do design de sinalização e uma possível ampliação para os outros modais⁸ (figura 14), é possível dizer que, em última instância, a cidade de São Paulo

⁷ Para mais informações sobre rota de pedestres padronizadas e integradas ao sistema de transporte público consultar o projeto “Legible London”, disponível em <www.tfl.gov.uk/microsites/legible-london> e o estudo de caso feito por Kathryn Best (2012, p.56).

⁸ Segundo matéria do jornal da tarde (VALLE, 2012): “Os novos painéis só devem começar a ser instalados na futura Linha 6-Laranja (da Brasilândia, na zona norte, à região central), prevista para ser totalmente entregue em 2019. As linhas mais antigas ainda não têm um cronograma definido para a substituição.”. Além disso prevê-se a unificação com a SPTrans (ônibus municipais).

passa a ser representada por esse novo sistema, e desse modo surja uma identidade visual capaz de ser parte da identidade paulistana. Essa é uma grande possibilidade, pois além de mais abrangente e consistente no território, o design de sinalização presente no Metrô será utilizado, testado e sentido cotidianamente por milhões de usuários, em outros modais.

Figura 14 – Design de sinalização na conexão entre o Metrô e a CPTM na estação Pinheiros.



Fonte: autora, novembro de 2012.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

1. O edital para redesenho do Metrô de São Paulo foi embasado nas demandas dos usuários, porém priorizou a questão da racionalidade da manutenção e a função simbólica de modernidade (utilização de painéis de LED e televisores de LCD). Descartando conquistas de imagem corporativa e identidade de lugar consolidadas na população usuária durante mais de 30 anos de operação do sistema.

2. O edital não contou com pesquisas e avaliações **aprofundadas** com os usuários em nenhuma das fases do processo de design de sinalização. O projeto executado foi considerado ruim por alguns usuários, mas principalmente pelos próprios funcionários do Metrô, responsáveis por um grupo de trabalho avaliativo.

3. A solução apresentada, após o fracasso do redesign de 2010, foi a de fusão do design de sinalização da CPTM, mesmo sem avaliações com a população usuária desse projeto. O processo de atualização do sistema levará décadas, com despadronização crítica do sistema (a linha 1 continua com o padrão desenvolvido e abandonado a custo de 15 milhões de reais).

4. Por fim, questiona-se a necessidade da renovação da linguagem gráfica do sistema e a efetiva inserção do usuário nas etapas de validação de projetos de design complexos e caros como o da sinalização do Metrô de São Paulo.



REFERÊNCIAS

- BEST, Kathryn. *Fundamentos de Gestão do Design*. Porto Alegre: Bookman, 2012.
- CARDOSO, Denise D. *Visões e Expectativas dos Usuários sobre o Futuro do Metrô-SP*. 18º congresso de transporte e trânsito. Comunicação Técnica 34. Rio de Janeiro: ANTP, 2011.
- COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (METRÔ-SP). *Manual de Identidade Visual*. Manual de engenharia metroviária (volume 8). São Paulo: Metrô-SP, 1981.
- _____. *Estudo técnico de avaliação da Nova Comunicação Visual das estações e terminais urbanos do Metrô de São Paulo* (documento interno). São Paulo: Metrô-SP, 2011.
- _____. *Editais de concorrência N° 40958212 - Prestação de serviços de concepção, desenvolvimento de projeto executivo, fornecimento e implantação de comunicação visual, para as estações e terminais urbanos da linha 1 – azul da Companhia do Metrô*. [documento obtido pela lei de acesso à informação em março de 2013]. São Paulo: DOSP, 2008.
- _____. *Documento Técnico ES-9.00.00.00/9B4-001 – A*. Diretrizes e condições técnicas para a concepção, desenvolvimento de projeto executivo, fornecimento e implantação de comunicação visual, para as estações e terminais urbanos da linha 1 – azul. [documento obtido pela lei de acesso à informação em março de 2013]. São Paulo: Metrô, 2007.
- _____. *Síntese sobre atributos e aspectos relacionados ao tema “comunicação visual”*. [documento obtido pelo Serviço de informações ao cidadão em outubro de 2012]. São Paulo: Metrô, 2012.
- _____. *Manual do sistema de sinalizações das estações*. Revisão 2 – 31/08/2012. São Paulo: Metrô, 2012.
- FERNANDES, Jurandir. *Transporte urbano na macrometrópole de São Paulo*. 18º congresso de transporte e trânsito. Rio de Janeiro: ANTP, 2011.
- GRUNOW, E. Trens e estações ganham legibilidade funcional e simbólica. *Revista Projeto Design*, São Paulo, ed. 355, set. 2009. Disponível em: <<http://www.arcoweb.com.br/design/cauduro-associados-marca-identidade-30-11-2009.html>>. Acesso em: mai. 2011.
- LONGO JUNIOR, C.C. *Design total*. Dissertação de mestrado. FAUUSP, 2007.
- MARTINS, G. *Estudo de caso: uma reflexão sobre a aplicabilidade em pesquisas no Brasil*. Revista de Contabilidade e Organizações – FEARP/USP, v. 2, n. 2, p. 8 - 18 jan./abr. 2008.
- MELO, C.H. *O design gráfico brasileiro: anos 60*. São Paulo: Cosac Naify, 2006.
- PEZZIN, O.C. *Design de sinalização do Metrô de São Paulo: estudo de caso de sua manutenção*. Dissertação de mestrado. FAUUSP, 2013.
- PONTILLE, David ; DENIS, Jérôme. *Nel mondo della segnaletica. L'ecologia grafica degli spazi del metrò*. Roma: ProfessionalDreamers, 2011.
- RIGI, Camilla. Metrô muda cor das placas e usuários reclamam. *Portal R7 São Paulo*. São Paulo, 28 mai. 2010. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/noticias/metro-muda-cor-das-placas-e-usuarios-reclamam-20100528.html>>. Acesso em: 10 outubro 2012.
- VALLE, Caio do. *Metrô define novo visual*. Jornal da Tarde. 30 out. 2012. Disponível em <<http://blogs.estadao.com.br/jt-cidades/>> Acessado em: 1 de dezembro de 2012.