

## **Apresentação**

Este trabalho é entregue como dissertação para obtenção de título de Mestre.  
Pós-Graduação em Design e Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da  
Universidade de São Paulo

## **Orientação**

Profa Dra Cibele Haddad Taralli

## **Autor**

Fábio Augusto Toscano Bellini  
NUSP 2860762

## **Título**

**Abrigos de ônibus em São Paulo**  
**Análise da produção recente**

São Paulo, Abril de 2008.

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

ASSINATURA:

E-MAIL: fbellini@usp.br

Bellini, Fábio Augusto Toscano  
B444a Abrigos de ônibus em São Paulo: análise da produção recente / Fábio Augusto Toscano Bellini. - - São Paulo, 2008.  
201 p. : il.

Dissertação (Mestrado – Área de Concentração: Design e Arquitetura) – FAUUSP.

Orientadora: Cibele Haddad Taralli.

1.Abrigo de ônibus 2. Mobiliário urbano – São Paulo (SP)  
3.Desenho industrial 4.Transporte público – São Paulo (SP)  
5.Espaço público (SP) I.Título

711.68(816.11)

aos técnicos da SPTrans: Pedro di Mase, Rogerio Bichoff, Ling Yo.  
ao pessoal da Biblioteca e do Acervo Técnico da EMURB: Elani, Nelson, Ademar  
aos entrevistados: professor Lefevre, professor Cauduro,  
professor Bezerra, Silvana Zioni, Tatiana Sitta;  
ao escritório BACCO Arquitetura, particularmente Marcelo Barbosa  
à Divisão de Engenharia do Instituto Butantan, pelo apoio no desenvolvimento  
aos colegas de pós: Mari Rial, Rodrigo Boufler, Fábio Bustamante,  
Felipe Mujica, Roberto Sakamoto, Ricardo ‘Chester’, Gustavo Chacon, Estela Alves,  
Estevam Otero, Lu Colombo, Jane Matie, Cristina Berti, Marili Brandão  
aos colegas de profissão: Daniel Paz, Regina Midori, Victor Eskinazi, Silvana Carneiro  
aos sempre presentes OONOOs  
à Vanessa Coutinho, pelo apoio nas transcrições  
aos professores da Pós: Jorge Hajime Oseki, Carlos Egídio Alonso, Giorgio Giorgi,  
Maria Cecília Loschiavo, Reginaldo Ronconi, Élide Monzéglio (em memória)  
à Secretaria e Biblioteca da FAU Maranhão, particularmente Iza, Sara, Estelita  
ao pessoal da Secretaria do Setor de Projeto da FAUUSP, particularmente Francisca  
à Moça Dani, pela parceria e apoio  
à professora Cibele, pela paciência e suporte incondicional.

(aos nomes que a poeira do tempo apagou na minha memória,  
minhas desculpas, e sintam-se também citados)

**dedicatória**

a meus pais; motivo para continuar

*Da colher à cidade*  
*‘Vom Löffel bis zur Stadt’,*

antigo dogma do design, apontado na  
Hfg Ulm sobre o amplo alcance das escalas  
de ação do desenho

# **Abrigos de ônibus em São Paulo**

## **Análise da produção recente**



## Resumo

Esta dissertação trata dos abrigos para usuários em pontos de parada de ônibus na cidade de São Paulo, que são popularmente conhecidos como “abrigo de ônibus”. Toma como exemplo a produção mais recente no município: os abrigos SP450 e Barbosa & Corbucci (B&C), implantados na gestão da prefeita Marta Suplicy - 2001-2004.

Apresenta os abrigos enfocando seus aspectos de concepção, produção e implantação, e os analisa através de suas características de mobiliário urbano e as relações com o sistema de transporte público urbano. Ao observar sua inserção dentro do funcionamento do sistema de transporte e da situação política, evidenciam-se os desvios entre a concepção das propostas e a realidade de sua implantação.

Conforme verificado na pesquisa realizada, o desenvolvimento de uma peça de mobiliário abrange uma ampla escala - desde o planejamento urbano até detalhamento de projeto - com interface em diversas áreas do conhecimento: design e produção, instalação e manutenção de peças e serviços, legislação, exploração econômica, gestão de espaço público, gestão de infra-estrutura urbana, entre outras.

Longe de esgotar o tema, a pesquisa documenta a atual condição de permanência na cidade, fornecendo subsídios para desenvolvimentos complementares, e expõe algumas das condicionantes de concepção e produção de abrigos de ônibus urbanos, como equipamento para uso em espaço público.

## Palavras-Chave

abrigo de ônibus  
ponto de ônibus  
mobiliário urbano  
sistema de transporte  
desenho industrial  
espaço público  
São Paulo



## Abstract

This work raises the formerly São Paulo city's bus shelters. It starts with the most recent local production, developed in Marta Suplicy Mayor Management (2001-2004): SP450 and Barbosa & Corbucci bus shelters models.

The text introduces the bus shelters focusing in the conception, production and installation aspects, and analyses them throughout your urban furniture characteristics and the bus system transportation relations. Looking inside the system transport management and the political situation, show up the differences between the original proposals and the real implementation.

As verified, the urban space element's development reaches many scales - from urban planning until design detailing - with interface in various fields: design and production, service installation and spare pieces maintenance conditions, legislation, economic exploitation, public space management, urban infrastructure management, among others.

Without exhausting the theme, the research offers some outlines to the current situation - and provides subsides for future developments - and asks and exposes some public space equipment conception and production limitations constraints, especially bus shelter's guidelines.

## Keywords

bus shelter  
bus stop  
street furniture  
transport system  
industrial design  
public space  
São Paulo city

## Sumário

Apresentação

Agradecimentos

Dedicatória

Citação

Título

Resumo, Palavras-chave

Abstract, Keywords

Sumário

## Introdução

- I. Objetivo
- II. Definições, delimitações e métodos de pesquisa
- III. Definição dos elementos de análise
- IV. Apresentação

## Capítulo 01 - O mobiliário urbano

- 1.1 Definições de mobiliário urbano
- 1.2 Aspectos históricos e urbanos do mobiliário
  - 1.2.1 Panorama do espaço público e do mobiliário urbano - do ambiente colonial até o fim do século XIX
  - 1.2.2 São Paulo e Rio de Janeiro - século XX
  - 1.2.3 São Paulo - dos anos 70 até o período atual
- 1.3 Relações e conflitos entre as instâncias pública e privada
  - 1.3.1 A condição de descompasso do próprio Poder Público
  - 1.3.2 Considerações sobre licitação, contratação e execução - as limitações da Lei Federal 8666/1993 sobre o mobiliário urbano
  - 1.3.3 Questões jurídicas - diferenças entre permissão e concessão
  - 1.3.4 Mobiliário como meio de propaganda no cenário internacional
  - 1.3.5 A produção nacional

## Capítulo 02 - O abrigo em ponto de parada

- 2.1 O abrigo de ônibus, visão sistêmica e simbólica
- 2.2 Condições de instalação
- 2.3 O Sistema Municipal de Transporte, os abrigos de ônibus e as Gestões Municipais
- 2.4 O sistema atual e a eleição do novo abrigo
- 2.5 Exemplos de sistemas de abrigos, além de São Paulo
  - 2.5.1 Plano de Transporte Urbano em Curitiba
  - 2.5.2 TransMilenio em Bogotá, Colômbia

- 3.2.3 Considerações sobre a implantação
- 3.3 Abrigo SP450 - desenvolvimento interno SPTrans
  - 3.3.1 Considerações sobre a concepção e a execução
  - 3.3.2 Considerações sobre a implantação
- 3.4 Comparações entre os dois abrigos - projetos de concepções distintas
  - 3.4.1 O produto concebido
  - 3.4.2 O produto executado
  - 3.4.3 O produto implantado
  - 3.4.4 Ficha síntese - abrigo B&C e SP450

## Capítulo 03 - O caso dos abrigos Barbosa & Corbucci e SP\$50. Comparações

- 3.1 Apresentação da proposta
- 3.2 Abrigo B&C - escritório Barbosa & Corbucci
  - 3.2.1 Considerações sobre a concepção do projeto
  - 3.2.2 Considerações sobre a execução

## Capítulo 04 - Considerações finais

## Referências bibliográficas

### Siglas e sites

### Anexos

01. NBR9283/1983 - Mobiliário Urbano - Classificação - ABNT
02. Relatório Técnico - Descrição dos pontos de parada de ônibus no Município de São Paulo - SPTrans
03. Relatório Geral dos Corredores e Abrigos de São Paulo - SPTrans
04. Constituição Básica do Poder Executivo - PMSP - HECK
05. Minuta do Edital de Licitação - Mobiliário Urbano do Município de São Paulo - versão 19nov2002 - SEMPLA
06. Plantas recuperadas do Concurso realizado pela EMURB, em 1980, para abrigos de ônibus para os Corredores. Acervo EMURB
07. Planta recuperada do “abrigo COVAS”; retirado de CMTC, 1985, sem página
08. Plantas, cortes e detalhes do ABRIGO BARBOSA E CORBUCCI - Acervo SPTrans
09. Plantas, cortes e detalhes do ABRIGO SP450. Acervo SPTrans

### Apêndices

01. Entrevista dirigida com Camila Faccioni, arquiteta pesquisadora da exploração econômica de propaganda em espaços urbanos.
02. Transcrição de entrevista livre com Tatiana Sitta, representante da fabricante de bancas de jornal WSITTA.
03. Transcrição de entrevista livre com José Eduardo de Assis Lefevre, arquiteto envolvido com a EMURB e a instalação dos sistemas de transporte por ônibus em São Paulo.
04. Transcrição de entrevista livre com Silvana Zioni, arquiteta envolvida com a SPTrans e a instalação dos sistemas de transporte por ônibus em São Paulo.
05. Transcrição de entrevista livre com Marcelo Corbucci, arquiteto do escritório Barbosa e Corbucci, e autor do ABRIGO B&C.

### Lista de imagens

# Introdução



O interesse no mobiliário urbano surgiu em algumas pesquisas realizadas na época da Graduação. Ainda incipientes, de exploração inicial, o tema apresenta uma série de elementos de interesse para pesquisa, dentre eles a sua presença cotidiana, constante e dispersa pela cidade, e concebida para passar despercebida como infra-estrutura urbana.

A cada nova busca de dados confirmava a suposição inicial da ausência de sistematização do assunto. As publicações são raras e de caráter técnico-executivo: catálogos de empresas, manuais com dimensionamentos básicos, legislações esparsas ou superadas. O levantamento de dados em bibliotecas, arquivos públicos e acervos pessoais comprovam que o tema está disperso.

A discussão deste tema ultrapassa as questões específicas do design. O desenvolvimento destes produtos em série manipula, além das questões técnicas, itens ligados à escala urbana: condições políticas e econômicas, e questões estéticas. Estes elementos são projetados para interferir na composição da paisagem, na organização dos serviços urbanos (como transporte, iluminação, comunicação, etc), na prestação de serviços ao cidadão (como informação, segurança, alimentação, etc), entre outros. Na dimensão do objeto, coloca suas condições de produção, implantação e uso no espaço urbano.

E como o objeto guarda a memória das condições sociais e produtivas da época de sua execução, há também componentes desvinculados da produção física. Por exemplo, na recuperação das funções e situações ocultas na memória coletiva urbana, como símbolo de uma época ou situação marcante.

Há sempre tendência de se valorizar as grande obras [...] em função de seu uso. Isto é, ignoram-se as condições de produção social de cada uma delas. Mas a explicação do desenvolvimento urbano passa necessariamente pela explicação das condições de produção das grandes obras, das que atendem as necessidades coletivas. Os estudos devem incluir os investimentos necessários (e seus agentes), as decisões político-administrativas correspondentes, a capacidade técnica de seus idealizadores e da mão-de-obra especializada, a disponibilidade de materiais e componentes locais e importados, as fontes de financiamento, as possibilidades de uso e o retorno financeiro. A lista é sem dúvida incompleta mas dá idéia da magnitude do trabalho.

(REIS FILHO, 1996, p10)

Dentro do conjunto de elementos que compõem o mobiliário urbano, o abrigo de ônibus <sup>1</sup> foi eleito como foco deste trabalho, por somar muitas características favoráveis e necessárias ao estudo <sup>2</sup>, que serão posteriormente apresentadas e discutidas.

## I. Objetivo

Esta dissertação se propõe a estudar e analisar o processo do projeto, da produção e da implantação dos abrigos de ônibus no município de São Paulo, do ponto de vista do projeto do produto, na sua interface com a gestão do sistema público de transporte municipal e suas estratégias de operação e manutenção. Buscou-se avaliar não apenas os elementos tangíveis na concepção e projeto do abrigo (custo, quantidade, material, acabamento, entre outros), mas principalmente aqueles determinantes da vida útil do produto (conflitos na concepção, políticas de uso, manutenção, atualização do sistema, e outros).

O aprofundamento do tema desenvolveu-se através da comparação entre dois modelos de abrigos denominados “Barbosa e Corbucci” e “SP450”, que, por serem contemporâneos, teoricamente compartilhariam das mesmas especificações, necessidades e possibilidades,. Veremos que suas diferenças não residem apenas na forma física e instalação, mas refletem condicionantes dos sistemas de transporte, político e produtivo.

---

1 - A expressão correta, “abrigos para usuários em pontos de parada de ônibus”, por sua extensão, será então tratada como “abrigo de ônibus” ou “ponto de ônibus”. Apesar de sua aparente incorreção, esta nomenclatura já está incorporada no cotidiano dos técnicos e usuários.

2 - Dentro dessa expectativa, foram também avaliadas a iluminação pública, as lixeiras, e as bancas de jornal. A iluminação, assim como as lixeiras, tem uma história burocrática conturbada: já atravessou distintos órgãos, e sua principal característica é a manutenção, sem grandes apelos estético-urbanísticos. A banca de venda de jornais e revistas tem história recente, interessante e bastante conflituosa. Por sua função direta (na prática, é uma loja) e condição jurídica (uma banca de jornal é uma “permissão pública”), o setor é privado e fortemente organizado (contando, inclusive, com *lobby* municipal). Apesar de farto material disponível (fotos, projetos, relatos), algumas discussões, principalmente sobre a ocupação e exploração do espaço público, não seriam bem recebidas pelos representantes de bancas e afins, dificultando o acesso aos dados.



**imagem 1.** Perspectiva do Abrigo Barbosa e Corbucci, Av Rebouças, SP.

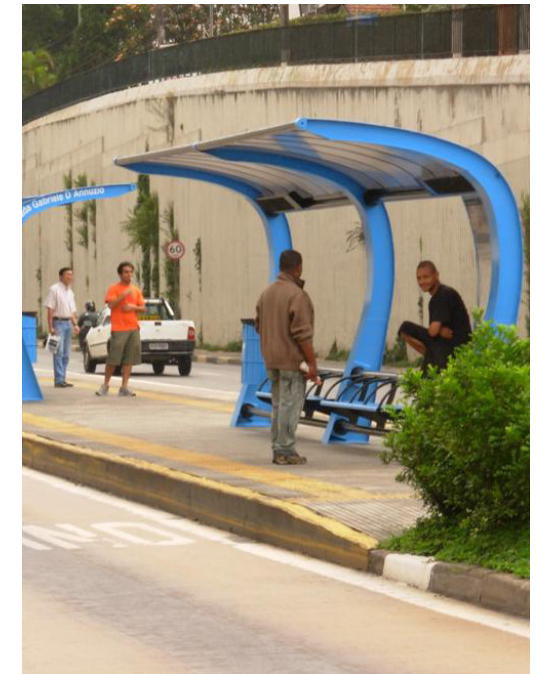
## II. Definições, delimitações e métodos de pesquisa

O abrigo de ônibus, ponto de acesso (embarque e desembarque) ao transporte por ônibus, é um poderoso representante do ambiente urbano. Marca a memória de gerações de cidadãos com seu aspecto simbólico-emocional intrínseco. Sua concepção, dentro de interesses específicos de cada Gestão Municipal, entra em choque com os interesses da gestão seguinte, que costumeiramente providencia uma “demão de tinta” para apagar a representação simbólica (cores e logotipos) da gestão anterior.

É um elemento “comum”: disperso pela cidade, sua escala de repetição é a urbana, medida em centenas (podendo alcançar milhares) de unidades. Apresenta forte interface industrial (apesar da instalação artesanal, adaptada às condições do local) <sup>3</sup>, com materiais altamente resistentes à cidade (alguns abrigos podem resistir por décadas, tanto ao agressivo ambiente urbano, quanto às distintas gestões municipais).

Sua execução, instalação e manutenção estão no escopo do órgão responsável do transporte urbano por ônibus, no caso de São Paulo representado pela São Paulo Transportes <sup>4</sup> sob coordenação da Secretaria Municipal de Transportes. A concepção de todo o sistema parte da Gestão Municipal, mas há interesse econômico tanto na produção quanto na exploração das faces de propaganda, de modo que é o principal elemento das concessões sobre propaganda em mobiliário urbano <sup>5</sup>.

Nesta dissertação adotou-se um recorte temporal abrangendo as modificações do município de São Paulo na direção de uma metrópole “centralizada e congestionada” <sup>6</sup> a partir dos anos 70. Neste período as obras em espaço público, antes executadas por apenas uma empreiteira ou pela própria Prefeitura, foram desmembradas em distintas equipes e processos, passando à



**imagem 2.** Perspectiva do Abrigo SP450.  
Avenida Vereador José Diniz, SP.

3 - Esculturas também são mobiliário urbano, mas sua pequena escala de produção, normalmente com poucas repetições, as caracterizam como objeto artístico”

4 - SPTrans - São Paulo Transporte SA, fundada em 1995, em substituição à antiga CMTC - Companhia Municipal de Transporte Coletivo.

5 - Conforme será apresentando ao longo do texto, o item de mobiliário urbano com maior interesse na exploração por propaganda, carro-chefe das minutas e contratos, é o abrigo de ônibus.

6 - REIS FILHO, 1993, p17



coordenação da EMURB <sup>7</sup>. Avança até a avaliação dos dois abrigos concebidos na gestão da prefeita Marta Suplicy <sup>8</sup>, sendo um deles o modelo “Barbosa e Corbucci”, vencedor de concurso público, e o outro o “SP450”, executado pela própria SPTrans.

Optou-se por não delimitar uma região específica para estudo, mas analisar o abrigo acompanhando as evoluções do sistema de transporte municipal, responsável por organizar e determinar muitas das características físicas do abrigo. As modificações (atualizações, novos equipamentos, mudanças na implantação) do sistema de abrigos acompanha as lentas e extensas renovações urbanas, após 10 ou 15 anos, o que inviabiliza uma perspectiva comparativa histórica. Estas questões, políticas, técnicas, históricas e afins, suas condicionantes e limitações serão apresentadas mais profundamente nos capítulos seguintes.

Apesar de ser um excelente objeto para estudo, conforme já apontado, a expectativa das buscas anteriores à pesquisa exploratória confirmara-se: não há material consolidado sobre o assunto. Os dados sobre as produções estão dispersos, com falta de material e documentação.

Livros sobre o desenvolvimento urbano não atacam o assunto frontalmente; as publicações nacionais são primariamente de caráter técnico (catalogação, fabricação, dimensões <sup>9</sup>); não há material sobre o desenvolvimento histórico do assunto; não há relatos dos autores sobre os processos de desenvolvimento. E as publicações internacionais obviamente não alcançam as questões locais.

Os arquivos técnicos dos órgãos não têm o material catalogado, as grandes plantas apresentam grandes dificuldades técnicas para retirada e cópia, e também há muito material inacessível ou não

---

7 - Empresa Municipal de Urbanização, fundada em 1973 para ser o órgão municipal de projeto e execução, responsável pela concepção dos futuros calçadões e corredores de ônibus.

8 - Prefeita eleita do Município de São Paulo, para a gestão 2001-2004.

9 - Como exemplo, um dos resultados do projeto RioCidade - remodelação das áreas públicas em bairros cariocas, 1994 - foi a diversidade de mobiliário urbano. A baixa quantidade de cada modelo de mobiliário, aliada à documentação deficiente, mostrou sua manutenção inviável. Uma concorrência internacional foi gerada para sanar essas questões, e por fim o Instituto Municipal Pereira Passos (IPP) gerou documentos específicos de referência, de caráter técnico-construtivo, com dimensionamento e materiais, excluindo os processos de definições e concepção.

pôde ser localizado <sup>10</sup>. Situação compensada, ainda que não totalmente, pela posição favorável dos técnicos e órgãos envolvidos em disponibilizar informações para cobrir estas lacunas.

Assim, a pesquisa bibliográfica situou-se entre os temas do desenho industrial, do projeto/desenho urbano, especificações dos sistemas de transporte, psicologia e legislação do espaço público. Explorou-se as fontes do setor de transporte, que tocam o assunto marginalmente, e o uso de material técnico de transporte, como relatórios técnicos da SPTrans, e das extintas CMTC e Empresa Brasileira de Transporte Urbano, EBTU, e também material do já citado acervo pessoal dos técnicos entrevistados, que colaboraram com fotos, textos e plantas.

Outra importante fonte de informações foram entrevistas não-dirigidas, e sua posterior transcrição, anexadas ao final do trabalho. Os autores/atores ainda na ativa, registro vivo dos procedimentos, declararam histórias relegadas a um segundo plano: nomes, datas, processos não documentados recuperam sua existência, entrecruzadas nos diversos relatos. Apesar do risco que as divagações nas entrevistas trazem, elas se mostraram enriquecedoras da pesquisa, recuperando dados e detalhes do desenvolvimento dos produtos <sup>11</sup>.

### III. Definição dos elementos de análise

Com o recorte do elemento abrigo de ônibus, o amadurecimento da discussão expôs quatro estágios do ciclo de vida de um abrigo. O projeto concebido, original, sofre modificações em cada etapa, em diversos níveis e profundidades, por distintos autores.

---

10 - Em visita ao setor de projetos da SPTrans, o responsável da área de manutenção confirmou ter destruído o material pela impossibilidade de manutenção: "...as condições eram péssimas. Eu preservei as plantas dos terminais e dos carros, e abandonei os corredores...".

11 - Outros eventos, também recuperando relatos orais, foram particularmente enriquecedores: o material de uma antiga "Comissão Municipal" da Câmara dos Vereadores de São Paulo sobre o assunto apresenta material crítico gerado pelo próprio Poder Público; uma palestra promovida pela FUPAM e pelo SESC Paulista, sobre os conflitos da proposta "Cidade Limpa" e os conflitos com os atores de mídia exterior; o relato em aula do professor João Bezerra Menezes, sobre a história do mobiliário, falando de suas experiências diretas no tema; e as conversas com os profissionais da SPTrans, ligados ao Projeto e Manutenção dos abrigos.



**imagem 3.** Aspecto artesanal de execução: selo metálico fundido, com brasão da República, que ornamenta os postes do centro de várias cidades brasileiras.

A **concepção** abrange a delimitação e criação do abrigo pelos aspectos: técnico (a necessidade de ampliação do sistema de pontos e abrigos, questões estratégicas de planejamento do transporte), político (aspectos político-estratégicos da Gestão, prós e contras) e conceitual (questões formais, estruturais, e de seriação, inclusive prévias de materiais e processos). Encontra-se a interferência dos técnicos de planejamento do transporte: historiadores, geógrafos, arquitetos e engenheiros; legisladores e administradores (advogados, administradores, economistas); profissionais de cálculo e execução (engenheiros, calculistas, operadores); e órgãos políticos.

A **execução** trata da confecção do objeto em si: ajustes do projeto para viabilizar sua execução e possível seriação. Abrange as modificações dos profissionais antes e durante a linha de montagem, quando surgem modificações relevantes à viabilidade e produtividade na seriação, que contaminam tanto o projeto inicial, quanto às condições de instalação que seguem.

A **instalação** do abrigo faz a conexão com os sistemas de infra-estrutura e colocação na calçada, abrangendo as modificações geradas pela equipe, durante a implantação do abrigo, a fim de concatenar cada peça às condições instaladas de fundações e infra-estrutura. A interface com o meio urbano impõe algumas condições (flexibilidade, escala, etc) para este procedimento, que envolve os urbanistas, técnicos de projeto da implantação, calculistas, especialistas em tráfego, entre outros.

Por fim, há as estratégias de **manutenção**, que interferem fisicamente e individualmente em cada abrigo, substituindo partes danificadas e instalando atualizações que possibilitem sua permanência no hostil meio urbano. As equipes de manutenção contam com lideranças de calculistas, projetistas e administradores, que gerenciam uma extensa rede de pessoal operacional, os quais efetivamente executam as modificações.

Trabalhando com dois abrigos contemporâneos, compreende-se que, teoricamente, ambos estariam sob a ação das mesmas forças e interesses, nos níveis citados. Partindo desta base comum, serão comparadas as condicionantes e procedimentos de concepção, execução e instalação dos abrigos. A etapa da manutenção, por exigir levantamentos numéricos e de campo extensos e não documentados (inclusive pelo próprio órgão de serviços, a SPTrans), está fora do alcance deste trabalho.



**imagem 4.** Aspecto da manutenção de iluminação pública. Cidade Universitária, SP.

## IV. Apresentação

A **Introdução** apresenta os campos de operação do trabalho (mobiliário urbano, e abrigos de ônibus). Discorre sobre o processo de análise: recorte do objeto, elementos de análise, métodos e objetivos.

No **Capítulo 01**, conceitua-se o “mobiliário urbano” a partir de definições encontradas em fontes diversas: pesquisa bibliográfica, verificação com técnicos que operam o sistema e entrevistas com técnicos da área.

A definição do abrigo de ônibus está apresentada no **Capítulo 02**, que o inclui como equipamento participante do sistema de transporte coletivo municipal baseado em ônibus do Município de São Paulo. Expõe-se a visão sistêmica do transporte paulistano, que coordena a instalação dos abrigos por toda a cidade.

Em um foco mais dirigido, o **Capítulo 03** apresenta e compara dois modelos de abrigos, contemporâneos (os modelos “Barbosa e Corbucci” e SP450), sobre três eixos de análise: concepção, execução e instalação.

No **Capítulo 04**, retomam-se as considerações sobre as condicionantes do sistema de abrigos, na comparação entre os 02 modelos supra-citados, e conclui-se com propostas de melhorias e estudos futuros.

## **CAP01 - O mobiliário urbano**



## 1.1 Definições de mobiliário urbano

A definição de *mobiliário urbano* é ampla, e suas interpretações geram discussão. O assunto não é de domínio ou competência exclusiva de uma única área do conhecimento, envolve a participação de arquitetos, designers, engenheiros, artistas plásticos, economistas, administradores, entre outros.

A normatização específica do mobiliário urbano<sup>12</sup> permanece inalterada há duas décadas, e observa-se que está obsoleta e abandonada pelas grandes cidades. Curiosamente, a normatização mais utilizada e com definições práticas atualizadas é a que delimita as questões de acessibilidade<sup>13</sup>.

Nas esferas nacional e estadual, não existe uma definição única, e cada cidade tem a regalia de determinar quais são seus elementos ou objetos, com diferentes denominações, usos e classificações. A cidade de São Paulo, em três gestões seguidas, lançou distintas relações de mobiliário. Juridicamente também se sente essa ausência, pois o conceito jurídico mais próximo é o ambiente onde o mobiliário está instalado - o espaço público<sup>14</sup>.

Um conflito sempre presente é a variação entre o objeto (o artefato, avaliado por sua função intrínseca) e o conjunto (o sistema urbano, avaliado por sua necessidade coletiva), são abordagens do mesmo elemento por aspectos distintos.

Na bibliografia técnica sobre mobiliário, encontram-se definições e questionamentos da denominação e seus significados<sup>15</sup>, mas não há uma linha coesa sobre a qual debater. Cada setor técnico, como transporte, iluminação, trânsito, etc., têm definição parcial ou ausente, e alguns técnicos aventam até incluir as galerias técnicas subterrâneas<sup>16</sup> no termo.

---

12 - As normas NBR9283/86 - Mobiliário Urbano - classificação; e NBR9284/86 - Equipamento Urbano - classificação, na prática, são listas que se aplicam à gestão, ao cadastramento e ao planejamento urbanos.

13 - A norma NBR9050/04 - Acessibilidade a Edificações: Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos, é o texto técnico, de alcance nacional, mais recente sobre o mobiliário urbano.

14 - O CÓDIGO CIVIL descreve “bem público”: “São bens públicos: os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças.” (Artigo 99, inciso I do CÓDIGO CIVIL, 2004).

15 - Outros autores consultados, mas não apontados diretamente no texto: Ágata TINOCO, Cláudia Rocha MOURTHÉ, Eduardo YAZIGI, COMISSÃO de Mobiliário Urbano da Câmara de Vereadores da Cidade de São Paulo, Instituto Municipal de Urbanismo PEREIRA PASSOS do Rio de Janeiro. Ver a BIBLIOGRAFIA no fim do trabalho.

16 - “Galeria técnica” é o espaço físico que abrange as redes de distribuição de infra-estrutura: água, esgoto, captação pluvial, telefonia, rede elétrica. Normalmente são estruturas subterrâneas.



**imagem 5.** A definição de mobiliário inclui esculturas... (Orla de Copacabana, RJ),...



**imagem 6.** ...luminação pública (postes característicos do bairro oriental da Liberdade, SP),....



**imagem 7.** ...guarda-corpos, vasos... (Av Paulista, SP),....



**imagem 8.** ...bancos públicos (disponíveis em lote privado. Av Paulista, SP),....



**imagem 9.** ...bancas de jornal (centro de SP),...



**imagem 10.** ...hidrante (com intervenção plástica, centro de SP), entre outros.

O arquiteto João Carlos Cauduro <sup>17</sup>, na disciplina AUP5813 - Comunicação Visual e Mobiliário Urbano no Design, aplicada na pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAUUSP, relacionava os objetos por uma *matriz funcional*:

Para estabelecer a composição deste sistema de objetos, tentamos definir um repertório de funções urbanas cujo local de realização seja a rua, obtendo a seguinte relação:

- movimentar-se a pé
- movimentar-se em duas rodas
- movimentar-se em quatro rodas
- trabalhar a pé
- trabalhar em duas rodas
- trabalhar em quatro rodas
- descansar
- informar-se
- comunicar-se
- orientar-se
- alimentação
- consumir
- proteger-se (segurança)
- contemplar (lazer passivo)
- brincar (lazer ativo)
- saúde

Relacionando esta lista de funções com uma lista de objetos, podemos chegar a uma matriz funcional, capaz de definir o programa e orientar o projeto e a implantação de um sistema de mobiliário urbano.

(CAUDURO, 1980, p09)

A publicação do Instituto Brasileiro de Apoio aos Municípios - IBAM RIO, de 1996, referência nacional no tema, relaciona e decompõe as peças de acordo com sua função: estruturas; engenhos publicitários, cabines e quiosques, separação de meios; elementos paisagísticos; equipamentos de lazer. Define-os como “*coleção de artefatos implantados no espaço público da cidade, de natureza utilitária ou de interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural*” (IBAM, 1996, p11).



**imagem 11.** Mobiliário urbano como testemunha da história urbana: caixa de Correio de ontem...(Av Corifeu de A. Maques, SP)...

17 - Autor, junto com seu escritório, do sempre citado mobiliário da Avenida Paulista - 1973.



Marius Quintana <sup>18</sup> defende a expressão *elementos urbanos*, de modo a contaminar o ambiente público com a mesma qualidade do espaço particular. Aponta a dubiedade na idéia de *móvel*, tradução livre do francês *mobilier urbain*, fugindo do italiano *arredo urbano*, que remete à idéia de decoração propriamente. Deste modo, define mobiliário urbano como:

(...) objetos usados e integrados na paisagem urbana, que devem ser compreensíveis ao cidadão. Uso, integração e compreensão são conceitos básicos para a valorização do conjunto de objetos que encontramos nos espaços públicos da cidade.

(SERRA, 2000, p6)<sup>19</sup>

Acompanhando este pensamento de *conjunto e função*, a mais recente legislação da cidade de São Paulo <sup>20</sup> aplica-o, com algumas modificações:

Mobiliário Urbano é o conjunto de elementos que podem ocupar o espaço público, implantados, direta ou indiretamente, pela Administração Municipal, com as seguintes funções urbanísticas: circulação e transportes; ornamentação da paisagem e ambientação urbana; descanso e lazer; serviços de utilidade pública; comunicação e publicidade; atividade comercial; acessórios à infra-estrutura.

LEI 14223, Município de São Paulo

Também a *mobilidade*, explorando o conceito de objeto não fixo ao local, que possa ser retirado, deixou de ser item distintivo. Ainda que muitos equipamentos se tornassem perenes no local, resiste a noção de transitoriedade incorporada a estes elementos. As peças não são *arquitetura, construção*, porque não estão de forma definitiva naquele espaço público - entre outros aspectos <sup>21</sup>. Porém, sua condição de *interface com o sistema urbano* autoriza a permanência no local, não definitiva, mas duradoura enquanto necessária (e permitida) <sup>22</sup>.



imagem 12. ...e de hoje. (Centro de SP).

18 - Em introdução ao livro de SERRA, 2000, p06.

19 - No original: “*Son objetos que se utilizan y se integran en el paisaje urbano, y deben ser comprensibles para el ciudadano. Uso, integración y comprensión son pues conceptos básicos para la valoración de todo el conjunto de objetos que encontramos en los espacios públicos de la ciudad.*” Tradução livre.

20 - LEI 14223/2006, conhecida como “Cidade Limpa” por regulamentar propaganda no espaço público e nas fachadas das construções.

21 - Para as bancas de jornal, por Lei, é exigida uma estrutura física interna independente do piso. A rigor, são grandes carcaças que apenas repousam na superfície do solo, e podem ser içadas por um guindaste a qualquer momento. Os tijolos que eventualmente envolvem sua “saia” são apenas para proteção e higiene.

22 - Alguns antigos abrigos, no centro de São Paulo, hoje são pontos de venda de flores. As grandes estações de transferência do sistema de transporte exigem grandes investimentos em modificações civis, de trânsito, etc.

Outra característica remete a seu uso contínuo por décadas: são concebidas para resistir ao hostil ambiente urbano. Esta longevidade se mescla à identidade do local, e forma uma *carga emotiva*, simbólica, refletida pela memória pessoal daqueles que viveram naquele ambiente<sup>23</sup>. Há também o símbolo forjado no uso cotidiano, pela associação da forma do objeto ao serviço utilizado.

Como questão prática para este estudo e sem a intenção de esgotar a conceituação, optou-se por definir o mobiliário urbano como: elemento concebido para uso em ambiente urbano, instalado em espaço público e de propriedade pública ou particular<sup>24</sup>; com possíveis referências simbólicas forjadas pelos usuários, projetistas e demais autores e que oferece interface com os sistemas urbanos. Estes sistemas podem ser: de infra-estrutura com interface de uso técnico (como postes, armários telefônicos, e outros); de infra-estrutura com interface de uso para o cidadão (como abrigo de ônibus, caixa de correio, lixeiras, telefones, bicas de água, e outros); de ornamentação e lazer (como estatuária, bancos, fontes, e outros); de informação (como placas de rua, sinais de tráfego, cartazes, e outros); de exploração comercial (direta ou indireta, incluindo atividades terciárias: bancas de jornal, flores, exploração de propaganda, e outros), entre outros exemplos.

## 1.2 Aspectos históricos e urbanos do mobiliário

A pesquisa bibliográfica realizada sobre a inserção do mobiliário urbano na história da cidade pelo olhar dos serviços oferecidos em meio público foi infrutífera. Os textos encontrados referem-se a serviços parciais, com quantificações de caráter técnico-administrativo<sup>25</sup>.

Assim, apesar da condensação desta visão da história não ser o foco deste trabalho, serão apresentados elementos históricos da concepção do mobiliário urbano<sup>26</sup>. Será apresentado um panorama do espaço urbano e sua evolução desde o período colonial, com enfoque nos elementos

---

23 - Em São Paulo, os critérios oficiais para um artefato instalado em meio público virar ponto de referência são: antiguidade (mais de 30 anos), referência para a cidade e harmonia com a paisagem.

24 - Pode ser fruto de concessão ou permissão pública, ou mesmo doação particular ao ambiente coletivo.

25 - Um “Catálogo de Postes de Luz” contém informações valiosas sobre o sistema e suas delimitações, mas o recorte é muito técnico e de período muito curto.

26 - Para uma visão específica da evolução urbana, sugere-se consultar autores sobre o enfoque histórico, da cidade, como REIS, Nestor G.

(sociais, econômicos, geográficos, e outros) que interferem no mobiliário, apresentando questões ligadas ao cenário urbano geral, e suas interferências nos objetos.

Considerando-se que a evolução do espaço da calçada e do mobiliário são itens indissociáveis, e em decorrência da citada ausência de material específico na área de mobiliário, a evolução do espaço público será usada para acompanhar as mudanças de conceitos de espaço público, das técnicas de produção, e dos sistemas de infra-estrutura urbana. Pela ausência de um relato linear e historicamente preciso, com o enfoque citado, serão acompanhados o desenvolvimento urbano de São Paulo e Rio de Janeiro <sup>27</sup>.

### 1.2.1 Panorama do espaço público e do mobiliário urbano – do ambiente colonial até o fim do século XIX

A rigor, o mobiliário surge em conjunto à cidade. As características únicas de cada geografia, de cada clima, exigem e permitem desenvolvimentos específicos. Como exemplo, a formação “sertaneja” de São Paulo não demonstrava interesse em grandes elementos artísticos, de modo distinto ao Rio de Janeiro.

Ainda hoje, as ruas centrais de São Paulo guardam suas características coloniais no traçado histórico da cidade, como orientação e largura. A noção de calçada vem com a organização do fluxo entre as vias de veículos e pedestres. Esta cisão está mais ligada a uma geometria do uso cotidiano (a necessidade da calçada separada, como proteção) que a uma definição com considerações teóricas <sup>28</sup>:

Entende-se por calçada o espaço existente entre o lote do quarteirão e o meio fio, superfície usualmente situada a cerca de 17 centímetros acima do leito carroçável das vias urbanas.

[...] Primitivamente em São Paulo, as ruas não tinham qualquer tipo de pavimentação e todo seu espaço era destinado à circulação de pessoas, cavalos ou veículos tracionados por animais, sem separação

27 - Para o material relativo a São Paulo, a base será o livro “O mundo das calçadas”, de Eduardo YÁZIGI. Para a cidade do Rio de Janeiro, a base será a publicação “Manual para implantação de Mobiliário Urbano” do IBAM RIO.

28 - Esta conceituação mostra uma atualidade impressionante quando confrontada com a invasão das atuais calçadas por bens privados - veículos, vasos, bancas de venda, mesas e cadeiras, balcões de estacionamento, etc.



**imagem 13.** As ruas do centro de SP guardam algumas características de sua concepção colonial. R Barão de Itapetininga, centro de SP.

[cerca do século XVII]. Nesta época, chama-se calçada ou calçadinha uma faixa horizontal empedrada, de pequena largura, colada à parede externa da construção, destinada a proteger as fundações da infiltração de águas pluviais - de onde, talvez, tenha vindo a atual denominação.

[...] Posteriormente, quando surge separação entre circulação motora e de pedestre, a calçada passa a ser designada, preponderantemente, de passeio público, mas ambas denominações continuam válidas.

(YAZIGI, 2000, p31)

No período colonial, tanto São Paulo quanto Rio de Janeiro eram pouco mais que (ou praticamente) vilas. O mobiliário era instalado nos espaços à medida que a implantação dos serviços urbanos demandava elementos para interface com o munícipe, ou ainda que servissem às funções e atividades urbanas.

A função básica apresentava as questões práticas e imediatas do cotidiano, buscando conforto: bicas d'água, pontes, traves de amarração de cavalos. As redes de serviço urbano eram limitadas: fontes de água, iluminação precária (quando existente), comércio de rua funcionando em bancas com escravos-de-venda. Alguns itens receberam contextos simbólicos, basicamente confirmando o poder dominante local: o cruzeiro, o pelourinho, o mastro da bandeira.

A chegada da família real portuguesa, que dinamiza a cidade do Rio de Janeiro (1808), e o choque cultural induziram à evolução dos serviços no espaço público. A publicação do IBAM (1996) coloca que foram executados investimentos para atender às novas demandas da capital do Império, buscando aspectos da cultura urbana europeia: abastecimento d'água através de fontes e chafarizes, construção de pontes e calçadas. Em 1851, Visconde de Mauá assina contrato para fornecer iluminação pública e particular a gás no Rio. Em São Paulo, a iluminação pública é feita com azeite de peixe a partir de 1830.

Mais tarde, na segunda metade do século XIX, “a cidade afirmava-se com o palco do moderno - modernização tendo como referência a organização, as atividades e o modo de viver do mundo europeu.” (SEGAWA, 1999, p19). No fim do século XIX, a República impõe seu pensamento no espaço urbano e sofisticava as cidades: melhorias na iluminação, pontos de bondes, remodelação de praças, bancas fixas para serviços de rua, limpeza pública. Os serviços urbanos começam a se consolidar, com elementos e artefatos que propiciassem melhorias no espaço público: aprimoramento de fontes de água, e da iluminação, pontos de parada de coches e carruagens, consolidação do sistema de Correios. Ainda, a publicação do IBAM resume estas transformações para o Rio de Janeiro:



**imagem 14.** Mobiliário como representação de poder no espaço público. Cruzeiro católico em pedra, sobre ponte. Ouro Preto, MG.

Sistematizaram-se os serviços de infra-estrutura urbana e os serviços de entrega de correspondência e limpeza pública originaram a distribuição, por toda a cidade, de caixas coletoras de correspondência e caixas coletoras de lixo. [...] o sistema de transporte coletivo, exigiu a instalação de abrigos em certos pontos de parada. Os hábitos da população levaram à criação de pontos de venda de revistas, jornais e outros produtos, antes feita por ambulantes. Os espaços públicos foram equipados com mobiliários específicos para recreação e lazer, como bancos, mesas, quadras esportivas, além de estatuárias.

(IBAM, 1996, p12)

### 1.2.2 São Paulo e Rio de Janeiro - Século XX

A industrialização é ponto central no desenvolvimento das cidades, com a instalação de subsidiárias internacionais após a 1ª guerra, como as companhias de serviços urbanos: água, luz, transporte, e outras.

No caso paulista, os padrões de uma nascente burguesia ligada à cultura cafeeira modificam o espaço como reflexo à suas necessidades e poderio. As operações de loteamento particulares apresentam pisos regulares em ladrilho hidráulico e mosaico português, em contraste aos pisos anteriores, em terra batida ou grandes pedras irregulares tipo pé-de-moleque.

O equipamento carrega o símbolo do novo poder - sai a representação católica (o cruzeiro), entra a representação de uma burguesia florescente, com equipamentos urbanos não ligados diretamente às necessidades do usuário - fontes decorativas, painéis artísticos, estatuária e outros. São Paulo e Rio de Janeiro teriam luz elétrica instalada nas ruas a partir dos primeiros anos de século XX:

[...] A existência de uma rede ferroviária ligada ao café permitiu o afloramento de comércios e serviços sofisticados [...] procurando seguir alguns traços da então florescente América, mas sobretudo haussmanizando a capital com criação de novos bairros, muitos edifícios públicos imponentes, higienização, arborização, iluminação a gás e depois elétrica, transportes públicos organizados, e várias benfeitorias tão necessárias à burguesia do café. [...] A riqueza da época explica a presença de um Bouvard para opinar sobre o projeto de urbanização e embelezamento da cidade. [...] Do ponto de vista do mundo das calçadas, o centro revela busca de ordem, limpeza, elegância, compostura.

(YÁZIGI, 2000, p.36)

Nos anos 60, a industrialização, apoiada pelo Estado Novo reorganiza a cidade sob controle de órgãos executores de caráter eminentemente técnico com base em estudos de urbanistas e



**imagem 15.** A República, como o “novo poder”, modifica o ambiente urbano, que recebe seus símbolos de futuro e modernidade. Instalação dos trilhos de bonde, centro de SP.

engenheiros. Para São Paulo, pode-se citar a análise do *Relatório Moses*” (1950), apoiado pelo IBEC (International Basic Economy Corporation) com enfoque no saneamento e transporte:

O problema municipal mais urgente de São Paulo é o transporte coletivo. Milhares de pessoas que trabalham no centro comercial ficam em filas, muitas vezes por mais de uma hora, esperando ônibus, ou então se dependuram nos bondes, lotam caminhões, sucedâneos de ônibus, viajam em trens suburbanos ou se utilizam de autos-lotação de todo o tipo [...] Uma solução razoável e econômica seria a aquisição de uns 500 ônibus modernos, de grande capacidade, e o melhoramento das ruas e dos pontos terminais, enquanto se constroem artérias de comunicação [...]

A pavimentação, escoamento de águas pluviais e iluminação de centenas de quilômetros de ruas poeirentas e escorregadias é outra necessidade imperativa que requererá avultadas somas, mesmo que se adote um programa quinquenal. Tais coisas não poderão ser adiadas por mais tempo, numa cidade da importância de São Paulo, ambiciosa dos foros da urbe moderna. Ainda que não chame tanto a atenção, e não seja tão impressionante como as grandes avenidas, alamedas, praças e estátuas, a pavimentação das ruas secundárias é deveras necessária, pois afeta profunda e vitalmente o conforto de uma grande massa da população.

(Relatório MOSES, 1950, página não identificada)

Para alguns autores, consolida-se no país o grande modificador do espaço e do equipamento urbano: o carro <sup>29</sup>. Ambas as cidades começam a dar sinais de esgotamento na área de transporte. Henrique Dumont VILLARES <sup>30</sup>, conforme YAZIGI (2000), aponta em São Paulo limites no tráfego, ruas em péssimo estado de conservação, e a falta de coordenação dos órgãos municipais, que resulta em calçadas sempre abertas e remendadas. O IBAM apresenta condições similares no cenário carioca.

Nos últimos 40 anos, as metrópoles brasileiras passaram por grandes transformações, em especial aquelas decorrentes do advento do automóvel. De tal forma que, a partir de um certo momento, obra pública passou a ser um quase-sinônimo de obra rodoviária. Pouco a pouco, ruas (e calçadas) foram se enchendo de carros e se esvaziando de público. Tornaram-se desagradáveis, sujas, inseguras, enfim, hostis ao cidadão-pedestre; simples locais de trânsito ou passagem da residência para o trabalho e vice-versa.

(PREFEITURA DO RIO - Riocidade, 1998, p24)

Em São Paulo, em 1965, são criadas as Coordenações Administrativas Regionais, vinculadas ao Gabinete do Prefeito, germe das atuais Subprefeituras. Essa descentralização se amplia e enfraquece ainda mais o controle sobre o ambiente urbano. Ainda segundo YAZIGI (2000)

---

29 - Entre 1957 a 1969, a indústria automobilística, amplamente defendida por Juscelino Kubistchek, produziu 150 mil caminhões, 114 mil utilitários, 52 mil automóveis. Retirado de: São Paulo - 110 anos de industrialização. OESP, 1987.

30 - VILLARES, Henrique Dumont. Urbanismo e indústria em São Paulo. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1946.

a descoordenação das administrações, que agem independentes, provoca desajustes na territorialidade das vias de circulação secundária ou terciárias. Em muitos casos, não há lógica nos traçados das ruas.

A organização urbana se burocratiza, transformada em ferramenta política e econômica. Infelizmente, as leis organizadas nas gestões da época regulam as questões de domínio do espaço público, mas não foram efetivamente aplicadas, portanto consideradas “letra morta”.

### 1.2.3 São Paulo – dos Anos 70 até o período atual

O período da Ditadura Militar encontrou uma cidade amadurecida, mas impedida de discutir seu crescimento. A “cidade que não pode parar” conhece os engarrafamentos e as greves. As linhas de ônibus expandem rapidamente sua quantidade e alcance - o que posteriormente levará à perda de controle pelo Poder Municipal. A sociedade civil se organiza com as “sociedades amigos de bairro” (SABs) apontando as necessidades da população: pavimentação, guias e sarjetas, transporte, iluminação.

A execução da Avenida Paulista <sup>31</sup> e o surgimento da Empresa Municipal de Urbanização (EMURB <sup>32</sup>) são emblemáticos no estudo do mobiliário em São Paulo. A Avenida, com mobiliário projetado pelo escritório Cauduro e Martino, a convite do então prefeito Figueiredo Ferraz, recebe elementos produzidos em fibra de vidro, com execução e concepção nacionais, expondo uma técnica pujante e referência para o mundo. Os totens em alumínio organizaram as informações dispersas nos ambientes. Os pontos de ônibus se tornaram abrigos modulares em fibra de vidro (cerca de 200 peças), assim como os abrigos de flores e bancas de jornal.

A EMURB é fundada como órgão técnico para auxiliar o desenvolvimento da cidade de São Paulo. Sua legislação inicial já dispunha ferramental para coordenar e controlar o mobiliário urbano, dentro do conceito de “planos urbanos”,:

31 - A reforma Avenida Paulista, iniciada 1973, é transformada de eixo residencial em eixo de serviços, e a remodelação do espaço público acompanha esse ajuste. Revista CJ Arquitetura. Edição não identificada, 1974. P38-47

32 - Lei Municipal 7670/71. Autoriza a constituição da Empresa Municipal de Urbanização, EMURB, e dá outras providências.



**imagem 16.** Bancas de flores, Av Paulista, anos 70. Autoria do escritório Cauduro e Martino.



**imagem 17.** Abrigos de ônibus, Av Paulista, anos 70. Autoria do escritório Cauduro e Martino.

[Permite] a instalação e exploração econômica de equipamentos, inclusive publicitária, mediante formas e locais definidos por Decreto do Executivo, sendo que os recursos assim obtidos deveriam ser aplicados na EMURB na implantação, manutenção, conservação e melhoria de equipamentos urbanos, visando elevar a qualidade de vida urbana.

(Leis 8306/1975, 7670/1971, 9102/1980; conforme HECK, 2004)

As vias pedestrianizadas, chamadas de “calçadas”, também sob coordenação da EMURB, privilegiam a circulação pedestre no congestionado centro urbano. Com mobiliário desenhado especificamente para este fim, os calçados buscam conjugar o conforto e segurança do pedestre e resguardar o uso comercial.

[...] os calçados são uma conquista do pedestre. São estimados e percebidos com tal por seus usuários, que neles identificam um espaço de relativo alívio e segurança num centro metropolitano com tráfego perigoso e raras zonas de refúgio para os que caminham. [...] O problema dessas vias pedestrianizadas [...] deve-se não a uma limitação funcional estruturalmente determinada - ou seja, à inviabilidade mesma dessas vias, o que é amplamente desmentido pela experiência - mas a uma gestão equivocada, que desconsidera sua singularidade em matéria de distribuição espacial, piso e mobiliário. Nesse aspecto, o que lhes falta é uma gestão específica e adequada.

(O CALÇADÃO EM QUESTÃO, 1999, p115)

As iniciativas de exploração do espaço público começam a se organizar. Os cartazistas e afins se agrupam em torno da Central de Outdoor, em 1978<sup>33</sup>, e as bancas de jornal, nascidas “armários” artesanais e precários, utilizam uma linguagem mais industrial, apoiadas pelas editoras, que necessitavam ampliar sua estrutura de vendas<sup>34</sup>. A Prefeitura irá regular este serviço como uma

33 - De fato, os anúncios de divulgação, ou seja, de publicidade fora dos estabelecimentos comerciais surgem a partir dos anos 20 (MENDES, 2006). Nessa época, já existia a exploração de propaganda em mobiliário, como relógios e bancos de praça - vide o “Relógio de Nichile”, resistindo na Praça Antonio Prado, centro de São Paulo, desde a década de 30. Mas a consolidação dos sistemas modernos, como propaganda sistemática em abrigos de ônibus, e outdoor como ele é hoje, em seu tamanho, localização, exploração, etc, começam nos anos 70. Um de seus marcos é exatamente a fundação da Central de Outdoor, sindical patronal do setor (<http://www.outdoor.com.br/>; acesso em 17ago2006).

34 - No futuro, essa mesma linguagem industrial levará à chamada “bunquerização” das bancas, quando se tornam grandes elementos de “resistência urbana”, frente ao abandono do espaço e o risco de dano/roubo ao negócio-banca. Tatiana Sitta, representante da firma de fabricantes de banca de jornal WSitta, em entrevista concedida - Ver APÊNDICE 02 - Transcrição de entrevista livre com Tatiana Sitta, representante, arquiteta envolvida com a SPTrans e a instalação dos sistemas de transporte por ônibus em São Paulo.

*A Wsitta desenvolveu uma trava, inclusive foram feitos alguns testes com pé-de-cabra, etc. Já teve casos [de roubarem a banca inteira]: “eu cheguei e minha banca não estava no local”. Aí o pessoal começou a chumbar a banca, só que isso é proibido, a banca de que ser móvel.*



**imagem 18.** Relógio de Nichile, também usado como instrumento de propaganda desde a década de 30. Nesta foto, já sem propaganda, em função da “Lei Cidade Limpa”. Praça Antônio Prado, centro de SP.



“atividade marginal”, disponível apenas a deficientes, aposentados e idosos <sup>35</sup> .

Os anos 80 trouxeram o ambiente urbano deteriorado, quando tradicionais hábitos de lazer público - os passeios, o diálogo na calçada - são substituídos pela sociabilização em ambientes particulares - clubes, *shopping centers* e ruas de lazer. A Câmara de Vereadores de São Paulo, no relato final de sua Comissão relativa ao Mobiliário Urbano, confirma estas condições urbanas.

A deterioração da imagem urbana alcançou níveis preocupantes, em especial na cidade de São Paulo, esta deterioração não é devida somente ao componente formal e estético dos elementos que constituem o mobiliário urbano, suas raízes são mais profundas e estão ligadas a crise social e urbana das últimas décadas.

(COMISSÃO de Estudos visando analisar e propor medidas ligadas ao Mobiliário Urbano no âmbito do Município de São Paulo, 2002, p. 81)

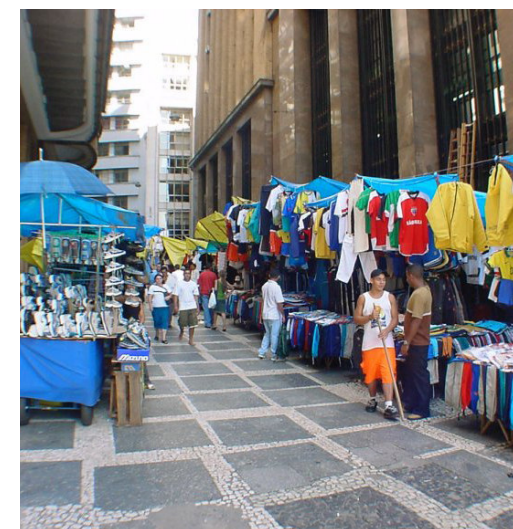
No começo dos anos 90, a descentralização do Poder Municipal para as Subprefeituras, descaracteriza mais o controle para o mobiliário urbano <sup>36</sup>. Diversas concessionárias autorizadas pela Prefeitura se utilizam do espaço público, particularmente do subsolo da calçada, para expandir os serviços existentes (caso da expansão da rede telefônica) ou instalar novas redes (como o nascente cabeamento de rede de TV a cabo e fibra ótica).

Esta condição, associada à instalação indiscriminada de postes e caixas de inspeção/passagem, e a falta de rigor dos órgãos municipais, gerou diversos conflitos entre os equipamentos e as calçadas. Fato que, sem regulamentação sobre a recomposição dos passeios, resultou em um baixíssimo nível de qualidade das calçadas.

A lista das perversões começa com a entrega infame dos espaços públicos, virtualmente de destinação nobre, à selvageria do capitalismo de rua que subverte o lugar do pedestre e a percepção do pouco que

35 - Essa condição marginal foi aliviada. Mas ao titular é permitido apenas um “termo de permissão de uso” - TPU, o que produz aberrações legais como “testas-de-ferro” ou “laranjas”, que representam um mesmo proprietário em vários locais. A permissão para venda em espaço público, seja como “banca de camelô”, “banca de jornal” ou “máquina automática de fotos” deve ser efetivamente encarada como “negócio” pelo Poder Municipal.

36 - A gestão Erundina (1989-94) desmonta, com muita controvérsia, a Avenida Paulista, mantida pela EMURB por 15 anos, e a partir de então fracionada em 04 Subprefeituras. O sistema foi rapidamente desmontado, mas alguns totens foram preservados nas esquinas. Não houve registro das peças retiradas. Muitos totens de alumínio foram descartados, apesar do ainda bom estado das peças, inclusive questionando-se o destino desse material. Neste movimento, pode-se observar o mobiliário na sua função simbólica: trocar a peça significando trocar a gestão.



**imagem 19.** Ocupação do calçadão por ambulantes e camelôs. Centro de SP, anos 90.

sobrou e pode ser considerado patrimônio ambiental. O piso das calçadas se sacramenta como um mar de remendos e buracos. Ademais, a multiplicidade de pisos permitidos resultou numa paisagem altamente esfacelada, que se tornou marca registrada e atingiu o fim do século com graus intoleráveis, do qual se queixa continuamente toda a imprensa. [...] Todas as repartições públicas que intervêm no mundo das calçadas, inclusive concessionárias e permissionárias, são instadas a dar uma resposta e a ceder o lugar para quem de competência.

(YAZIGY, 2000, p154)

Os múltiplos executores das infra-estruturas urbanas não se alinham sobre responsabilidades e capacidades perante os diversos equipamentos urbanos. Com o posicionamento jurídico sem consolidação, as leis sobre o espaço urbano se sobrepõem e se conflitam. A EMURB, criada também para gerenciar essa evolução, divide sua posição de projetista e executor com os demais órgãos municipais <sup>37</sup>. Neste momento, outros órgãos municipais passam a ter seus próprios setores de obras e execução, ampliando os autores do mobiliário <sup>38</sup>.

As gestões próximas e além de 2000 buscam recuperar o controle e redimensionar os sistemas e os órgãos (funcional e juridicamente), confrontando a liberalização do Estado, que também influenciou a ocupação do espaço urbano <sup>39</sup>:

O Brasil está redescobrendo as funções do Estado. Essa redescoberta não impõe a reconstrução do Estado empresário, do poder público faz-tudo, que acaba sendo ineficiente na execução, custoso no financiamento e injusto na distribuição de encargos e benefícios.

[Nos anos 80 e 90] adotou-se, como princípio, que se deveria desestatizar tudo que o setor privado pudesse fazer com maior produtividade. Os governos se haviam tornado incapazes de realizar grandes investimentos em setores de infra-estrutura e, além disso, o endividamento impunha uma reforma patrimonial do setor público.

---

37 - A EMURB perde seu papel de autora municipal dos projetos, tanto pela descentralização do poder quanto pelas próprias questões internas.

*A atual Diretoria Executiva da EMURB [...] elaborou uma avaliação do desempenho da empresa com vistas ao estabelecimento de novas metas a serem adotadas até o final da gestão, em 2004. Por essa avaliação, a par dos problemas internos identificados na empresa - que dizem respeito ao atraso tecnológico, à desvalorização dos funcionários e a questões pertinentes ao equacionamento financeiro da empresa - foram apontadas a falta de definição das metas da EMURB, e ainda, a falta de redefinição de seu papel no governo municipal.*

(HECK, 2004, p118)

38 - Como exemplo, a CMTC contratava o projeto e execução de corredores de ônibus com a EMURB. No seu lugar, a SPTrans dispõe de equipes próprias de projeto, instalação e manutenção.

39 - Em pouco mais de 05 anos, houve algumas revitalizações de áreas ou vias da cidade, patrocinadas por particulares, principalmente associações de comerciantes, buscando recuperar a freqüência dos transeuntes e compradores.



**imagem 20.** Um pequeno mosaico com as tampas dos serviços de infra-estrutura instalados sob as calçadas de SP: telefonia, rede de dados, rede de esgoto, respiro de túneis, água, captação pluvial, monitoramento de lençol freático, entre outros.

O argumento da eficiência, enunciado de forma genérica, era falso. [...] Essa distinção crucial – entre social e privado e entre público e privado – foi perdida, em pouco tempo, no debate um tanto simplório sobre as vantagens da “liberalização” indiscriminada. Muita gente esqueceu, ou parece haver esquecido, que certos papéis só podem caber ao ente coletivo. Não é que ele os desempenhe com maior eficiência. O caso é outro: o particular simplesmente não levará em conta mais que seus interesses e objetivos, ou, no máximo, os de seu setor ou corporação.

Nessa confusão, o Estado transferiu atividades produtivas e, ao mesmo tempo, deixou de exercer funções de planejamento e de coordenação de interesses. [...] É possível privatizar negócios, mas não responsabilidades públicas.

KUNTZ, Rolf . A redescoberta da função pública. **Jornal da Tarde**, São Paulo, 11jan2003, p03

Nesta recuperação, a visão do mobiliário isolado, como mero artefato, é modificada para abranger todo o conjunto dos sistemas urbanos, com planejamento, execução, manutenção e exploração econômica integradas. O mobiliário deixa de ser visto como produto, e passa a ser entendido como serviço.

A proposta é a desoneração das verbas municipais, sem perder o controle sobre os sistemas instalados. O Poder Público delimita as questões técnicas (quantidade, capacidade e resistência) e repassa as grandes obras à empresas dedicadas, gerenciando as questões de estratégia e qualidade dos serviços<sup>40</sup>, permitindo sua exploração econômica de modo organizado e proveitoso para o ambiente coletivo<sup>41</sup>.

[...] privatizou-se a esfera pública e publicizaram-se os interesses privados. Nesse quadro, o protagonismo dos cidadãos surge via organizações privadas sociais em um novo campo neutro, gerencial e pragmático. Para Yasbeck, o sentido de responsabilidade social das empresas está diretamente ligado à substituição da idéia de deliberação participativa sobre os bens públicos pela noção de gestão eficaz de recursos sociais, cuja distribuição é decidida aleatória e privadamente. Com isso, elas se converteram em práticas que diluem a referência pública e política sob pretexto de reduzir as injustiças sociais.

(DUPAS, 2003, p82)

40 - Essa mudança de caráter permite a terceirização da fabricação e instalação das peças, conforme será visto nos capítulos a seguir, sobre a concorrência para execução e implantação de abrigos de ônibus em São Paulo.

41 - O texto final da “Comissão de Estudos visando analisar e propor medidas ligadas ao Mobiliário Urbano no âmbito do Município de São Paulo” (COMISSÃO... 2001) é o primeiro documento oficial com olhar crítico sobre a exploração do mobiliário em São Paulo. Seu forte viés econômico é referendado pela participação de representantes das firmas internacionais de exploração de mobiliário urbano, interessadas na possível concorrência/licitação que está sendo continuamente preparada na cidade à pelo menos 03 gestões.



**imagem 21.** O conjunto instalado dos abrigos “Barcelona” é resultado de uma concessão municipal de exploração de propaganda em abrigo de ônibus, tendo como contrapartida a instalação e manutenção dos mesmos. Av Paulista, SP.

### 1.3 Relações e conflitos entre as instâncias pública e privada

A execução das peças de mobiliário atravessa diversas condições e escalas, acompanhando a evolução urbana. Como exemplo, as empresas autoras das operações de loteamento dos anos 20-30 nem sempre eram responsáveis pela instalação dos sistemas, que eram exigidos como contrapartida da Prefeitura. Nos anos 60-70, com o surgimento das grandes concessionárias e a industrialização, a produção nacional no setor evolui do artesanal para a seriação industrial<sup>42</sup>. Ainda assim, a execução está subordinada ao controle (e ao ritmo) da Prefeitura - aprovação por órgãos internos. Atualmente, com mais ferramentas de controle do espaço público, surgem diversas propostas do setor privado: execução e manutenção de mobiliário, notadamente no entorno de grandes edifícios de serviço e ao longo das ruas comerciais<sup>43</sup>.

Para melhor compreensão destas componentes intangíveis ou ocultas no projeto, serão apontados alguns conflitos para a execução do equipamento - sejam internos ao poder público, ou na interface deste com a iniciativa privada.

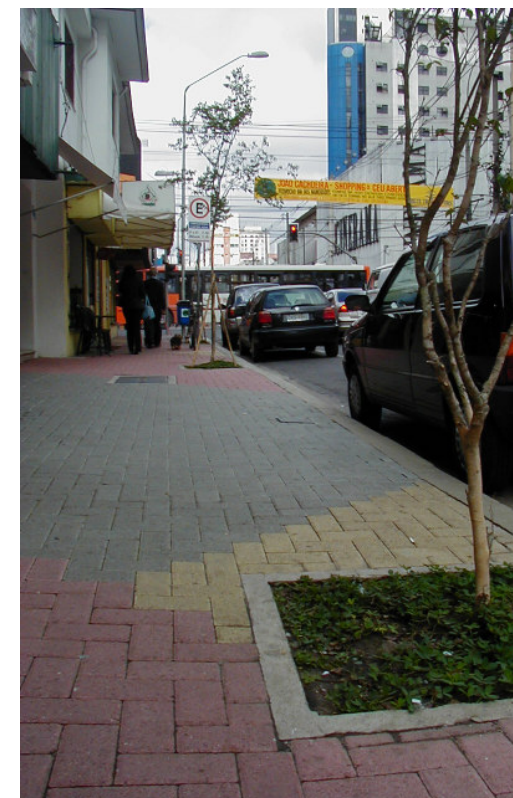
#### 1.3.1 A condição de descompasso do próprio Poder Público

Conforme colocado pelo Relatório Final da *Comissão de Estudos visando analisar e propor medidas ligadas ao Mobiliário Urbano no âmbito do Município de São Paulo*, um dos mais complexos poderes que agem sobre o mobiliário urbano é a gestão pública (controle político-administrativo) e sua descontinuidade<sup>44</sup>, tanto na manutenção das peças quanto as questões administrativas a que estão subordinados.

42 - Uma melhor discussão sobre esses aspectos da industrialização da produção pode ser acompanhada em DIJON, 1997, p65

43 - Em São Paulo, podemos citar: o entorno do Conjunto Nacional; a Rua João Cachoeira, a Rua Oscar Freire. A Rua dos Pinheiros e a Avenida Vital Brazil são contrapartidas oferecidas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ - aos transtornos causados pela instalação de novas estações nas regiões.

44 - COMISSÃO..., 2001, p81.



**imagem 22.** Os comerciantes de algumas ruas se organizam e financiam a manutenção do espaço público. Rua Bandeira Paulista, SP.

Um processo autônomo e coerente de equipagem e manutenção dos sistemas urbanos é concebido para durar duas ou três décadas, mas a cada troca de gestor municipal emergem novas visões de planejamento e prioridades. Apesar do aconselhamento técnico, não se nota interesse em um plano seqüencial a longo prazo, na contínua qualidade dos serviços fornecidos.

Neste contexto político-administrativo, a desmontagem das peças antigas responde às questões de manutenção, sem dúvida, mas também à desmaterialização da gestão anterior <sup>45</sup>.

A rua não é apenas um lugar onde ocorrem vários tipos de atividade. Também corporifica um princípio de ordem arquitetônica mediante a qual a esfera pública da vida civil é ao mesmo tempo representada e construída. (HOLSTON, apud YAZIGY, p320)

A ausência de coordenação entre os órgãos públicos <sup>46</sup> envolvidos também é fonte de problemas. Refletindo o comportamento de outras esferas de poder público (estadual e federal), a ausência de aval de um órgão pode bloquear nos últimos instantes a instalação de mobiliário.

Em termos práticos, a chegada [o funcionamento do loteamento urbano] costuma se dar pela eletricidade, mas nem sempre com ponto colocado no lugar adequado e tolerado pela prefeitura. Os postes representam problema desde o início, pois são os primeiros a aparecer nos loteamentos, com parte aérea e parte subterrânea. Sob alegação de urgência, acabam sendo instalados sem autorização da prefeitura - que recebe a notificação a posteriori. Conforme admitem funcionários da Convias, muitas licenças são dadas politicamente, sem respeitar a necessidade de organização do subsolo. Fato corrente, também, consiste em empreiteiras contratadas não cumprirem as normas estabelecidas, realizando instalações, por economia, em lugar diferente do contratado.

(YAZIGY, 2000, p271)

Corrigir a dessincronia entre os diversos órgãos, autores e reguladores do espaço e mobiliário <sup>47</sup>,

45 - A questão do espaço público como “espaço de representação democrática” sucumbe às vaidades e necessidades de cada gestor. É comum, no nascimento de uma nova gestão de oposição à anterior, a troca dos símbolos, logomarcas e cores. E, como representação física do poder instituído em ambiente público, o mobiliário também sofre com essa “plástica” inter-gestões: suas cores rapidamente mudam para acompanhar a identidade corporativa do novo poder instaurado, mas a manutenção segue precária.

46 - Entre os órgãos municipais de ação direta sobre mobiliário urbano, podemos citar: SIURB, Convias, EMURB, ILUME, Projetos Viários, Obras Viárias, CET, SPTrans, SVMA, Limpeza Pública, Preservação de Patrimônio Histórico. Entre as estaduais, COMGÁS e SABESP. Esta lista varia a cada gestão.

47 - Em um caso relatado em entrevista concedida, o arquiteto José Eduardo Lefèvre, na década de 70 arquiteto encarregado na EMURB, a “Zona Azul” foi organizada para gerar renda ao citado órgão e principalmente disciplinar o estacionamento no meio-fio, no centro da Cidade. No começo da década de 80, a tarefa - e a verba - foram transferidos à CET.



**imagem 23.** A deterioração dos serviços urbanos e do espaço público podem ser vistas como reflexo da gestão municipal.

patente no relato pela Secretaria Municipal de Transporte, responsável pela CET e SPTrans, é uma forte colaboração à gestão do mobiliário.

A falta de integração institucional também respondeu pelo incentivo ao transporte privado. Na própria estrutura da Secretaria Municipal de Transportes, a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET - estava voltada basicamente para o atendimento da segurança e fluidez do automóvel, que ocupava quase a totalidade do espaço viário. Ela operava dissociada das ações levadas a efeito para o transporte coletivo, realizada pela São Paulo Transporte - SPTrans- para a qual restava administrar um transporte sem nenhum privilégio no viário.

(SMT, 2003, p26)

### 1.3.2 Considerações sobre licitação, contratação e execução - as limitações da Lei Federal 8666/1993 sobre o mobiliário urbano

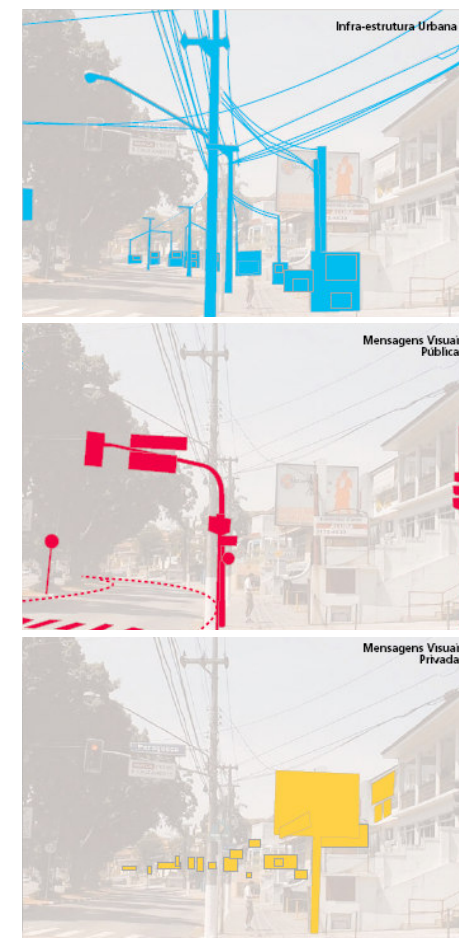
Dentro das legislações de controle de gastos públicos, o Governo Federal editou, em 1993, a lei Federal 8666, que *“institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências”*. Ou seja, regulamenta as questões de compra e execução, inclusive projetos e cálculos, para os três níveis da esfera do Executivo.

Essa Lei abrange o controle de toda a verba que circula nos órgãos diretos ou indiretos, englobando inclusive a gestão municipal. Deste modo, muitos dos materiais possíveis de inserção na cidade, como mobiliário urbano, têm influência direta desta Lei.

ART02 As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Em outro caso, a luminária de lâmpada incandescente com globo de acrílico, elencada pela EMURB para os calçadões nos anos 80, a manutenção recaiu sobre a própria EMURB. A escolha foi abolida pelo órgão diretamente responsável (Iluminação Pública - ILUME) alegando critérios técnicos. O ILUME foi recentemente transferido para a SIURB após décadas sob coordenação da SSO (para o relato completo, ver APÊNDICE03 - Transcrição de entrevista livre com José Eduardo de Assis Lefevre, arquiteto envolvido com a EMURB e a instalação dos sistemas de transporte por ônibus em São Paulo.

*[...] era destinada a funcionar com um lambril incandescente, e numa altura mais baixa, para dar um nível de clareamento mais adequado, um tipo de luz mais adequado para o pedestre. Porque para pôr [lâmpada] de mercúrio é aquela luz muito fria, desagradável e colocada no alto como na iluminação geral cria uma luz que não cria um ambiente agradável. Então foi feita um iluminação adequada num nível baixo com luz reduzida, num tom mais agradável e isso tudo foi destruído [...]*



**imagem 24.** Diagnóstico da repetição e sobreposição de funções do mobiliário urbano. Escritório Cauduro e Martino.

(LEI 8666/1993)

A Lei 8666/93 busca mais segurança nas execuções de grandes contratos e delimita as questões de execução e pagamento. Ela também determina os conceitos de *Projeto Básico* e *Projeto Executivo*.

ART06 IX - Projeto Básico - conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos:

- a) desenvolvimento da solução escolhida de forma a fornecer visão global da obra e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza;
- b) soluções técnicas globais e localizadas, suficientemente detalhadas, de forma a minimizar a necessidade de reformulação ou de variantes durante as fases de elaboração do projeto executivo e de realização das obras e montagem;
- c) identificação dos tipos de serviços a executar e de materiais e equipamentos a incorporar à obra, bem como suas especificações que assegurem os melhores resultados para o empreendimento, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução;
- d) informações que possibilitem o estudo e a dedução de métodos construtivos, instalações provisórias e condições organizacionais para a obra, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução;
- e) subsídios para montagem do plano de licitação e gestão da obra, compreendendo a sua programação, a estratégia de suprimentos, as normas de fiscalização e outros dados necessários em cada caso;
- f) orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados;

X - Projeto Executivo - o conjunto dos elementos necessários e suficientes à execução completa da obra, de acordo com as normas pertinentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT;

Nas formas de exploração, a modalidade *Concorrência* permite obras civis de até R\$150.000,00. A modalidade *Tomada de preço* permite obras civis de até R\$1.500.000,00. Fragmentar uma grande execução em pequenas partes é um subterfúgio parcialmente válido,; mas a discussão destes limites jurídicos escapa ao interesse desta dissertação <sup>48</sup>.

48 - O ano de 1993, quando foi chancelada a Lei 8666, contou com a aplicação do Plano Real, que reconfigurou o valor de face da moeda, o que dificulta seu uso como base neste ano e no ano seguinte. Para efeitos de comparação, o valor médio do dólar em 1995 foi de R\$ 0,92, e em 2004, ano de instalação dos abrigos, R\$2,91. Pesquisado em <<http://www.cnpqi.embrapa.br/indicadores/dolar.php>>, acesso em 25mar08, 16:30.



ART22. São modalidades de licitação:

- I - concorrência;
- II - tomada de preços;
- III - convite;
- IV - concurso;
- V - leilão.

ART23. (Redação dada pela Lei nº 9.648, de 1998) As modalidades de licitação a que se referem os incisos I a III do artigo anterior serão determinadas em função dos seguintes limites, tendo em vista o valor estimado da contratação:

- I - para obras e serviços de engenharia:
  - a) convite - até R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais);
  - b) tomada de preços - até R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais);
  - c) concorrência - acima de R\$ 1.500.000,00 (um milhão e quinhentos mil reais);
- II - para compras e serviços não referidos no inciso anterior:
  - a) convite - até R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais);
  - b) tomada de preços - até R\$ 650.000,00 (seiscentos e cinquenta mil reais);
  - c) concorrência - acima de R\$ 650.000,00 (seiscentos e cinquenta mil reais).

(LEI 8666/1993)

No caso de Projeto, a *concorrência por menor preço* é avaliada nos critérios *técnica e preço* ou *melhor técnica*, abrindo margem a considerações subjetivas pelos avaliadores do processo. A proibição da participação do(s) autor(es), seja do Projeto Básico ou Executivo, na licitação de execução, exige um projeto altamente detalhado, com muita precisão nas quantidades e implantações, já que não poderão ser feitas correções depois de iniciado o processo <sup>49</sup>. O que também inibe a produção independente de projetos de mobiliário, já que as melhores remunerações estão na seriação (produção e instalação) ou manutenção das peças.

ART09 Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução de obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários:

- I - o autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica;
- II - empresa, isoladamente ou em consórcio, responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo ou da qual o autor do projeto seja dirigente, gerente, acionista ou detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital com direito a voto ou controlador, responsável técnico ou subcontratado;

---

49 - O caso avaliado a seguir, dos Abrigos de Ônibus licitados na gestão da prefeita Marta Suplicy, em São Paulo, foram atingidos por esta proibição do autor (re)produzir seu projeto, e que inclusive dará margem a um projeto paralelo da própria Prefeitura.

III - servidor ou dirigente de órgão ou entidade contratante ou responsável pela licitação.

PAR01 É permitida a participação do autor do projeto ou da empresa a que se refere o inciso II deste artigo, na licitação de obra ou serviço, ou na execução, como consultor ou técnico, nas funções de fiscalização, supervisão ou gerenciamento, exclusivamente a serviço da Administração interessada.

PAR02 O disposto neste artigo não impede a licitação ou contratação de obra ou serviço que inclua a elaboração de projeto executivo como encargo do contratado ou pelo preço previamente fixado pela Administração.

### 1.3.3 Questões jurídicas - diferenças entre permissão e concessão

Até os anos 70, as referências jurídicas aos sistemas de mobiliário urbano são tímidas ou inexistentes. Conforme apontado anteriormente, não há ainda a precisa delimitação jurídica sobre o assunto, mas referências refletidas de diversas normas e códigos. Para melhor entender as ações de particulares sobre o mobiliário urbano, é necessário apresentar juridicamente as questões de permissão e concessão.

Entender as concessões de uso significa observar as questões da privatização do ambiente urbano sobre a esfera social urbana, ou seja, as relações de propriedade (ainda que limitada) do ambiente coletivo<sup>50</sup>. Os acordos firmados entre particulares e poder público não transferem o bem público - o espaço ou equipamento pertence ao poder municipal local - mas, a prefeitura autoriza/transfere alguns direitos sobre o espaço e o equipamento, como a prestação de um serviço ao público ou a entidades particulares, ou a exploração econômica dos mesmos.

ART 100. Os bens públicos de uso comum do povo e os de uso especial são inalienáveis, enquanto conservarem a sua qualificação, na forma que a lei determinar.

ART 102. Os bens públicos não estão sujeitos a usucapião.

ART 103. O uso comum dos bens públicos pode ser gratuito ou retribuído, conforme for estabelecido legalmente pela entidade a cuja administração pertencerem.

(CÓDIGO CIVIL, 2003)

O uso do espaço público pode exigir retribuição para o Estado, apesar de não ser sua função primária. Os prestadores de serviço (bancas de jornal, bancas de flores, pontos de táxi, concessionária de

---

50 - Conforme apontado por ARENDT, apud PINTO PAIVA, 2000, p30

luz, de água, de telefone, etc) foram originalmente dispostos nas calçadas, por agregar valor e serviços ao local. Permitiu-se o funcionamento, a legalização e regulamentação. Historicamente, esses serviços têm o direito legal de uso destes espaços - e nem está se negando esse uso.

Basicamente, há dois dispositivos que autorizam a exploração econômica. Na *permissão*, caso das bancas de jornais e flores, uma autorização é concedida pelo órgão público responsável para utilização exclusiva daquele espaço definido, por prestar um serviço à população:

Permissão de uso de bem público é o ato unilateral, precário e discricionário quanto à decisão de outorga, pelo qual se faculta a alguém mediante licitação ou, no mínimo, com obediência a procedimento em que se assegure tratamento isonômico aos administrados [...].

(DE MELLO, 1995, p. 533)

Por ser *precária*, esta permissão pode ser revogada a qualquer momento sem justificativa ou aviso prévio, expondo o permissionário a uma situação muito desvantajosa. Por ser *discricionária*, pode não ser autorizada pela administração vigente, o que deixa o proprietário novamente em problemas, e leva à sua articulação política para sobrevivência econômica.

A *concessão* trabalha na ausência de serviços que deveriam ser prestados pelo Estado. Melhor enquadrada na lei, dá ao concessionário posição para discutir parâmetros de contrato, períodos de uso, pagamentos e taxas:

A **concessão de uso de bem público** é o contrato administrativo pelo qual, como o nome já indica, a Administração trespassa a alguém o uso de um bem público para uma finalidade específica. Se o Poder Público, instado por conveniências administrativas, pretender rescindi-la antes do termo estipulado **terá de indenizar o concessionário**.

(DE MELLO, 1995, p. 534 - grifo do autor)

Eventualmente, pode ocorrer de dois equipamentos instalados no mesmo local, com mesma conceituação de produto e aspecto formal/produtivo, que poderiam ser mantidos pela mesma empresa, cada um é regulamentado com funções e encargos próprios<sup>51</sup>. Há, ainda, a *concessão ou permissão sobre serviços públicos*, por exemplo, a distribuição de energia elétrica ou serviços de telefone - que não serão aprofundados neste trabalho.

51 - Nas reuniões da já citada COMISSÃO(...), envolvendo o tema banca de jornal, havia uma grande movimentação dos envolvidos no setor, para impedir a posse da banca por possíveis firmas de exploração de mobiliário urbano, transformando o jornaleiro em locatário. Note-se que, juridicamente, hoje, a banca física é propriedade do jornaleiro, utilizando-a como ferramenta de exploração econômica. Estes profissionais alegam que o aluguel de uma banca padronizada por uma empresa controladora desse direito tolhe sua liberdade.



**imagem 25.** Caracterização de abuso da Permissão. Banca de Jornal na Praça da Sé, SP, já removida.

Muitas vezes, com o tempo, a condição urbana se altera, e a modificação do entorno torna a concessão/permissão sem sentido. Em regiões de grande fluxo (região da Avenida Paulista) ou calçadas estreitas (centro de São Paulo), algumas bancas de jornal atrapalham os pedestres e deterioram o local, sem acrescentar conforto à calçada.

Há também a questão da modificação de seu caráter comercial: algumas bancas evoluíram e se transformaram em valiosas *boutiques de informação*. Algumas, explorando sua localização privilegiada, passaram a vender produtos não compatíveis com sua regulamentação (comida, bebida, brinquedos, e afins), competindo com o comércio específico e regular do entorno <sup>52</sup>. Outras tantas ocupam espaço além do permitido, com estandes e displays dispostos fora da banca (e recolhidos a cada fim de expediente). Nestes casos, a permissão pode ser revista, mas a concessão, por ser formalmente um contrato, deve ser renegociada ou cumprida até o fim.

No caso dos abrigos, a gestão do prefeito Paulo Maluf (1993~96) lançou as bases de um contrato de exploração de mídia em abrigos de ônibus, consolidado na gestão do prefeito Celso Pitta (1997~2000). Originalmente, a proposta era da instalação e manutenção dos abrigos, em troca da exploração do abrigo como suporte de propaganda. Ainda que muito questionado, pela extensão de tempo (dez anos) e vias envolvidas (apenas grandes vias em áreas nobres na cidade), este contrato foi regularmente cumprido, incluindo a manutenção dos abrigos instalados. Este assunto será revisto, adiante, na sua relação com o sistema de transporte.

A privatização do espaço público também ocorre com os pontos de táxi. A permissão original autoriza a instalação em espaço público, freqüentemente burlada com artifícios mecânicos de restrição do espaço ou do uso. Aponta-se que estas instalações devem proporcionar melhor conforto ao vendedor e ao usuário, mas ainda se discute como fazê-lo sem deteriorar o entorno.

Uma das formas apontadas para ampliar a venda é incentivar a instalação dos permissionários dentro de lotes particulares, que oferece melhores condições de segurança e conforto - envolvendo, então, a eliminação da permissão de uso. A desvantagem apontada pelos envolvidos no setor volta sempre à questão financeira - um *Termo de Permissão de Uso* (TPU) custa, anualmente, apenas uma parcela do aluguel do mesmo espaço dentro de um edifício ou galeria.

52 - Não é o direito ao ponto que permite negociar com todo e qualquer produto; a permissão foi permitida para um segmento de vendas (um tipo específico de produto).



**imagem 26.** Pontos de táxi são frutos de permissão pública, com forte caráter de privatização do espaço coletivo. Rua Falcão Filho, SP.

### 1.3.4 Mobiliário como meio de propaganda no cenário internacional

O comércio mundial da área de mobiliário urbano é dominado por algumas poucas grandes empresas, que competem entre si, inclusive internacionalmente, na busca de mercados para colocação de publicidade em meio urbano.

Estas empresas, conhecidas como “*players*”<sup>53</sup>, apresentam-se como exploradoras de espaço público: vendem um pacote onde se responsabilizam por todo o processo de fabricação e manutenção das peças instaladas, incluindo questões legais e burocráticas da propaganda em espaço público. Seu alvo principal não é a fabricação e instalação de mobiliário urbano, mas a exploração de propaganda em tais equipamentos em contratos de 15 a 25 anos - de preferência, com exclusividade.

Uma das qualidades da publicidade é a de fomentar o consumo (uso) de elementos urbanos, mas a cidade não exige tanta demanda de móveis e elementos como às vezes nos anunciam as empresas de publicidade. É importante que as administrações aproveitem as possibilidades que oferecem aos publicitários, de financiar, manter e instalar elementos úteis, que também sirvam como suporte de publicidade. Mas é mais importante analisar e decidir com cautela quais são estes elementos, e não cair na tentação de instalar outros de utilidade mais que duvidosa.

(SERRA, 1996, p09)<sup>54</sup>

Estas empresas são dotadas de grande capacidade técnica e financeira, com grande aporte financeiro e financiamento a longo prazo, e dispõem de lastro (capital) que lhes permite oferecer vantagens de mercado ou suportar momentos difíceis, com vantagem sobre os concorrentes nacionais.

Apesar de executar e instalar toda a gama de mobiliário, o principal elemento é o abrigo de ônibus, por seu porte, visibilidade e presença no ambiente urbano. O equipamento é desenhado para

53 - Segundo a COMISSÃO... (2001), são grandes firmas internacionais que exploram a instalação e manutenção de propaganda em mobiliário urbano, em contrapartida à instalação e manutenção dos equipamentos no município.

54 - No original: “*Una de las cualidades de la publicidad es la de fomentar el consumo de elementos urbanos, pero la ciudad no requiere tanta demanda de muebles Y elementos como a veces nos anuncian las empresas publicitarias. Es importante que las administraciones aprovechen las posibilidades que ofrecen los publicitarios de financiar, mantener e instalas unos elementos utiles que además sirven como soport de publicidad. Pero es mucho más importante analizar y decidir cuidadosamente cuáles son esos elementos y no caer en la tentación de colocar otros de utilidad más que dudosa.*” Tradução livre do autor.



**imagem 27.** Mobiliário da firma internacional JCDecaux, disperso pelo mundo. O mesmo modelo instalado na Europa está instalado em Santiago, Chile.

exigir um mínimo de recursos (investimentos em verba, pessoal e material, para instalação ou manutenção) e melhorar os ganhos. Podem rapidamente aplicar uma nova tecnologia (desenho, material, instalação) para obter o contrato no local, ou para manter custos ou prazos.

Quais são os que serão colocados na licitação? Em primeiro lugar, é evidente, é o abrigo de ônibus; um totem indicativo de parada, sanitário público standart, sanitário público de acesso universal - evidentemente a Cidade precisa ser dotada disso. Painel publicitário, chamado MUPI ou PPI; painel eletrônico para texto informativo; totem identificador de edifício público; cabine de segurança e informação policial; quiosque para informações culturais; quiosque para venda de flores, produtos em parques; lixeiras duplas; relógios - tempo, temperatura e poluição; suporte cilíndrico para pôster; grade de proteção de árvore e grade de piso sob a árvore. Esses são os elementos que farão parte da licitação.

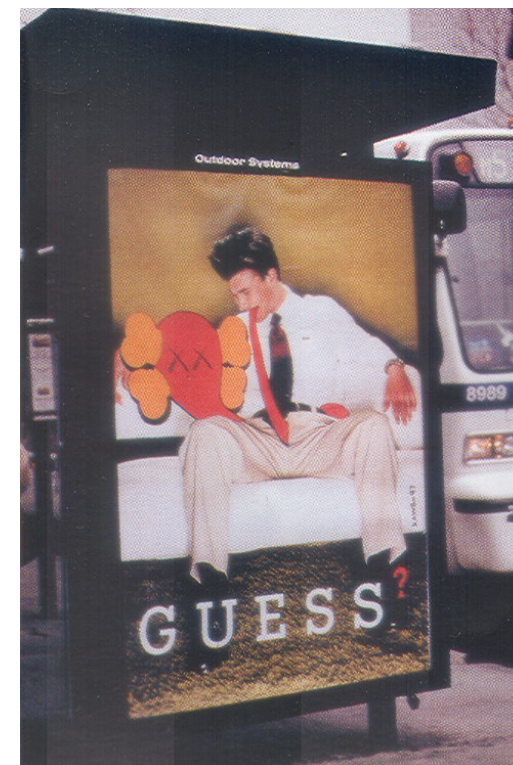
(José MAGALHÃES Júnior, em declaração à COMISSÃO... 2001, p18)

As *players* trabalham com uma rede de empresas especializadas: verticalizam o processo, agregando distintos fornecedores para funções específicas, de modo que o projeto e a confecção podem ser facilmente terceirizados sem prejuízo à empresa. Caso seja necessário importam a peça/produto ou fomentam a criação de uma empresa local, independente e especializada, de acordo com a viabilidade econômica e contratual. Podem contratar os pequenos fabricantes e fragmentar a execução para reduzir custos e participar dos grandes projetos <sup>55</sup>.

Para o contratante (Poder Público), o sistema é transparente, pois a única entidade responsável é a contratada. O sistema de anúncios hierarquizado e a exploração centralizada facilitam a contratação, fiscalização e taxação pelo setor público. As reclamações e pedidos seguem para apenas um atendimento, o que torna mais fácil também o acesso do cidadão. Para o anunciante, há a segurança de sua legalidade e a certeza da veiculação em toda a cidade - os pacotes da venda de propaganda permitem que elas sejam rodizadas pela cidade, dentro de um cronograma estipulado.

Esta confortável posição é legítima: componentes históricos, políticos, econômicos e sociais colaboraram, mas grande parcela do sucesso se deve a sua competência e eficácia. A alta qualidade e acesso à tecnologia, intrínsecas aos processos industriais, agregam condições positivas na concorrência no mercado. O gerenciamento do espaço público, da rede de profissionais, a

<sup>55</sup> - Essas características começam a aparecer nas firmas nacionais. A execução dos abrigos em corredores de ônibus, conforme apontado no próximo capítulo, foi fragmentado e terceirizado entre as empresas vencedoras.



**imagem 28.** Intervenção artística não autorizada em propaganda em abrigo de ônibus. Nova Iorque, EUA.



imagem 29.  
Catálogo da série 'San Francisco', da firma francesa JCDecaux.

centralização do capital e das responsabilidades, em troca de um serviço bem executado são as grandes lições das gigantes do mercado. Os altos valores e o extenso tempo de contrato são atrativos, e as restrições jurídicas apontam o mobiliário urbano como um dos poucos elementos possíveis de suportar propaganda nos espaços públicos de São Paulo <sup>56</sup>.

Mas este é um mercado restrito, pelo seu próprio tamanho, às empresas de grande escala. A minuta do “*Editais de Licitação de Mobiliário Urbano do Município de São Paulo, versão 19 de novembro de 2002*”, de uma concorrência que não chegou a ser instalada, apontava a concorrência com contratos de vinte anos, expansíveis por mais cinco (item 2.1). A cidade foi dividida em três áreas com catorze mil espaços para comportar propaganda, e cada lote com valor mínimo de R\$90.000.000,00 (item 9.1). Também obriga as envolvidas a “*prestar garantia do fiel e cabal cumprimento de todas as obrigações contratuais de valor equivalente a 2% do valor estimado para a exploração a que se destina este edital*”, o que geraria um cheque-caução de R\$1.800.000,00 (item 13.1) <sup>57</sup>.

A pressão econômica que tais estruturas exercem sobre o Poder Público pode distorcer a finalidade da exploração da propaganda em mobiliário. É válido recordar o resultado do Concurso de Abrigos realizado pela EMURB para a CMTC em 1981. Em entrevista concedida, o arquiteto José Eduardo Lefèvre, na época contratado pela EMURB, recorda os detalhes finais do concurso. Por sua pouca área de propaganda o primeiro colocado não foi executado, em detrimento do segundo colocado.

[Era um] projeto com pilares tubulares metálicos e uma cobertura baseada em módulos triangulares de fibra de vidro, que formavam um paralelogramo, [...] tinha a forma do tablete de chocolate da Evelyn. A EMURB abriu uma licitação para ver quem se interessava em produzir e instalar aquele abrigo. [...] Na época a publicidade foi feita entre a cobertura e o chão, o pessoal de publicidade achava que só funcionava se colocada em cima do abrigo [...] Não apareceu ninguém porque as pessoas de publicidade achavam que só ia dar certo com a publicidade em cima. Esse projeto ficou guardado [...]

O segundo classificado era um projeto bom, com uma estrutura metálica e cobertura de concreto. Esse

56 - Há um artigo da recente Lei Cidade Limpa, que praticamente proíbe os anúncios em espaço público, com exceção do mobiliário, cuja propaganda é regida por contrato.

Art. 27. Ficam dispensados de licenciamento os anúncios instalados em mobiliários e equipamentos urbanos, inclusive quanto ao seu cadastramento no órgão competente estabelecido no respectivo contrato.

57 - Em valores da época, aproximadamente: US\$30.100.334,00 e US\$602.006,00 (média anual do dólar: R\$2,99).



**imagem 30. e**  
**imagem 31.** Abrigo vencedor de concurso em 1980, não executado.



projeto era mais barato e permitia colocar publicidade em cima sem maiores problemas. Ao fazer a licitação houve interessados em colocar este abrigo, que é o que foi colocado efetivamente em uma linha de trolebus de São Mateus.

(Arquiteto José Eduardo LEFEVRE, em entrevista concedida, 2006)

### 1.3.5 A produção nacional

Em contraste com a força das *players*, a indústria nacional de mobiliário é muito tímida. O cenário interno é fragmentado, desestimulado pelo isolamento dos envolvidos, a ausência de capitais de investimento e também pelas grandes responsabilidades envolvidas. Não opera como um conjunto, mas com iniciativas isoladas.

Não é difícil encontrar pequenos fabricantes de grande qualidade técnica, designers e firmas premiadas, inclusive internacionalmente. Como referência mundial de projeto, pode-se citar o já comentado projeto da Avenida Paulista, o projeto do telefone público (o orelhão <sup>58</sup>), as propostas acolhidas pela cidade do Rio de Janeiro (tanto o projeto RioCidade, quanto as peças produzidas para sua atualização), e o atual mobiliário de Curitiba <sup>59</sup>. Entre os fabricantes e operadores, podemos citar: WSita, fabricante de bancas de jornal; CITEC, braço nacional de firma estrangeira de coleta de resíduos; Wega, grande firma de limpeza urbana paulistana; entre outros.

Conforme apontado anteriormente, a firma vencedora de licitação para instalação de abrigos de ônibus em São Paulo, na gestão Maluf, usou um projeto importado, executado por firmas nacionais, e sua função estava restrita à manutenção e exploração de propaganda nos pontos. Porém muitas Faculdades de Arquitetura e Desenho Industrial nacionais têm disciplinas específicas de desenvolvimento de mobiliário urbano, onde estudam o planejamento e a aplicação destes sistemas, contribuindo para a formação de pessoal competente para atuação neste campo:

58 - Projeto da arquiteta chinesa Chu Ming Silveira. Formada pelo Mackenzie, se tornou chefe de engenharia da então Companhia Telefônica Brasileira (CTB), quando criou em fibra de vidro o projeto dos orelhões em 1971. Com design centrado no usuário, buscando melhor proteção acústica, e baixas condições de produção e manutenção, a idéia foi muito bem aceita. Inicialmente implantado em São Paulo, e depois disperso em outras cidades, foi posteriormente copiado em outros países.

59 - Projeto do escritório MCA Arquitetura, será apresentado com mais detalhes no próximo capítulo.



imagem 32. A produção nacional. Abrigo de ônibus de Curitiba, PR.



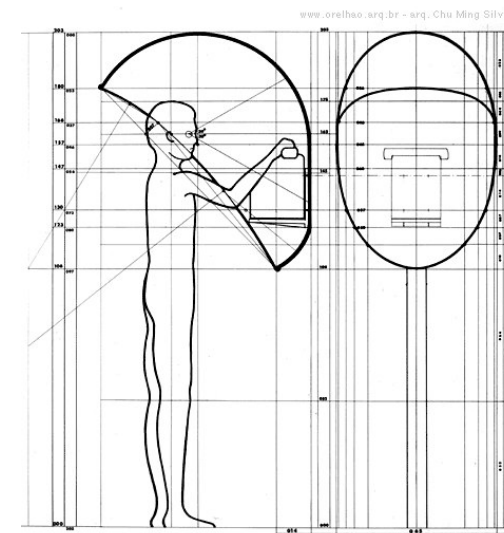
imagem 33. Concurso do IPHAN de mobiliário urbano para cidades tombadas, 2006.

Acho que não temos necessidade de comprarmos mão-de-obra europeia ou americana na execução e fabricação do equipamento urbano. Temos capacidade de produzir aqui. [...] Não tem sentido exportarmos o desemprego da Europa para cá, trazendo material da Europa, dos Estados Unidos, seja de onde for.

(Arquiteto João BEZERRA, em declaração à COMISSÃO... 2001)

Há uma crescente demanda pela iniciativa privada: aumentam os casos de mobiliário particular instalado em via pública, ou mesmo dentro de condomínios. Bem como há o interesse do Poder Público na revitalização de áreas centrais e favelas, entre outros. No caso dos municípios, há também contratos agregando a instalação das peças com prestação de serviços, como limpeza ou iluminação pública. E as firmas ainda enfrentam conflitos com diversas autorizações pelos órgãos técnicos das prefeituras (permissão de uso, concessão de uso, questões fiscais, alvarás, e outros).

Mas, apesar do bom parque tecnológico nacional, que não demanda a contratação de técnicos especializados, comercializam-se peças exploradas à exaustão há anos, ou importam-se projetos que concorrem em preço. Ao evitar o risco do desenvolvimento, inerente a uma busca por melhores lucros, coloca a empresa em desvantagem no mercado. Muitas vezes, o empresário responsável está focado na manutenção financeira da firma, e evita o envolvimento com pesquisa e novos equipamentos .



ORELHÃO



imagem 34. e  
imagem 35. Projeto e protótipo do Orelhão, da arquiteta Chu Ming Silveira.

## **CAP02 - O abrigo em ponto de parada**



## 2.1 O abrigo de ônibus, visão sistêmica e simbólica

O elemento em análise é o *abrigo para usuários de ônibus em pontos de parada*. Por sua função de permitir o acesso ao sistema de transporte, o embarque/desembarque do usuário só se dá nestas interfaces<sup>60</sup> instaladas no meio urbano:

Os pontos de parada tem como principal objetivo dar suporte ao sistema municipal de transporte urbano de passageiros, de forma a assegurar abrigo e conforto ao usuário, organizar o embarque e desembarque de passageiros e fornecer informações sobre o sistema de transporte.

(SPTRANS, 2007, p02)

Nota-se também a questão do equipamento como símbolo<sup>61</sup> de um sistema estruturado. O texto do sistema Interligado aponta a necessidade do abrigo *“transmitir unidade, segurança, e orgulho do sistema”*<sup>62</sup>.

Constituem premissas e diretrizes da SPTrans para a implantação de pontos de parada:

- Promover ações que priorizem o transporte público;
- Promover a inserção de abrigos e totens no envoltório urbano e assegurar que os usuários estejam protegidos das intempéries, resguardados contra riscos e insegurança;
- Facilitar e promover as transferências intermodais que deverão ocorrer no local, através da qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé;
- Garantir a acessibilidade universal aos meios de transporte;
- Proporcionar informações aos usuários para apoiar a escolha da melhor opção de transportes;
- Preservar, sempre que possível, os exemplares arbóreos do local.

(SPTRANS, 2007, p02)

Necessário também apontar as diferenças, ainda que óbvias, entre ponto e abrigo. Historicamente, houve uma mudança da concepção do abrigo: do artesanal para o industrial. Nas pesquisas exploratórias, constatou-se que, no início do século XX, em São Paulo não existia “ponto de parada”: o veículo estacionava para transbordo (embarque/desembarque) a cada sinal dos usuários. Com o tempo, o ponto de parada foi implantado para organizar o sistema, quando surgiu o tradicional



**imagem 36.** O sistema de transporte está estruturado também nos pontos e abrigos. Sob estes andaimes, montado para grandes shows e eventos públicos, há um ponto de ônibus, que sempre é remontado. O embarque, nestas condições, sedá alguns metros adiante. Av Paulista, SP.

60 - Há também, por legislação, a permissão aos usuários com dificuldade de locomoção que embarquem/desembarquem fora dos pontos, desde que não tumultue a via.

61 - No caso específico deste trabalho, símbolo será compreendido como a leitura, pelo cidadão, da estrutura responsável pela instalação de determinado mobiliário em espaço público.

62 - . SPTRANS, 2007, p15



**imagem 37.** Alguns exemplos de abrigos de ônibus: Rio de Janeiro, bairro do Botafogo, RJ, metálico, anos 2000, ...



**imagem 38.** ... Salvador, BA, metálico,...



**imagem 39.** ... São Bernardo, SP; concreto armado, anos 2000...



**imagem 40.** ... Caxambu, MG, metálico, anos 2000...



**imagem 41.** ...Cuba, concreto armado, anos 2000...



**imagem 42.** ...França, metálico, anos 70.

pontaletes de madeira espetado na calçada. Interessante a referência geométrica do sistema, que entende uma “linha” como uma seqüência de “pontos”.

O elemento físico que representa o ponto de parada recebe várias configurações formais dentro da hierarquia do sistema de transporte: desde um simples poste indicativo (com ou sem informação das rotas); passando por abrigos com cobertura e assentos; grandes estações de transferência como suporte para dezenas de usuários e trajetos; até alcançar a grande dimensão dos terminais urbanos. A SPTrans, como responsável por este gerenciamento, coloca que:

São consideradas premissas para o desenvolvimento de projetos de abrigos e totens aspectos como a simplicidade de linhas e transparência, de modo a conferir leveza e facilitar sua inserção na paisagem urbana, resistência à intempéries e ações de vandalismo e a utilização de materiais de fácil manutenção.

Os tipos de abrigos e totens instalados nos pontos de parada nos últimos anos estão abaixo discriminados. Estes equipamentos urbanos podem ser divididos em dois grupos que são:

#### Abrigos

Abrigo de Concreto

Abrigo Metálico

SP 450

Barbosa e Corbucci

Barcelona

Inox

#### Totens

Poste de madeira

Poste tubular metálico

Totem metálico triangular

Totem de concreto triangular

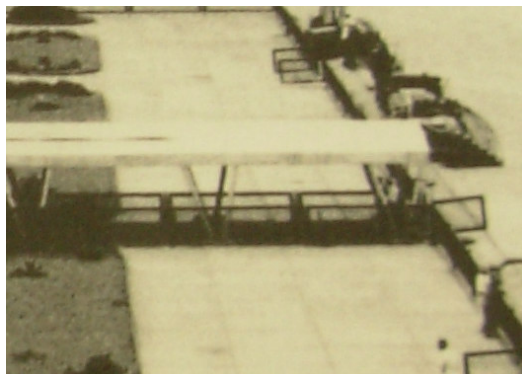
Totem metálico tubular

(SPTRANS, 2007, p05)

A única contagem oficial soma 9550 abrigos e 6041 pontos simples (chamados de *postes*)<sup>63</sup>. Até esta relação, divulgada no final de 2007, a SPTrans estimava em 19.000 os pontos de parada na cidade.

---

63 - Os números atualizados estão no ANEXO02 Relatório técnico: pontos de parada de ônibus no município de São Paulo.



**imagem 43.** Outros modelos de abrigo em SP: modelo com estrutura tubular e cobertura metálica; foto recuperada de instalação no Aeroporto de Congonhas (não há remanescentes deste abrigo), anos 50;



**imagem 44.** Em alvenaria, Praça João Mendes - hoje, transformado em bancas de venda de flores; original dos anos 50, centro de SP;



**imagem 45.** Em aço inox, corredor Pirituba-Lapa-Centro, final da década de 90;



**imagem 46.** O tradicional pontaleta em madeira, também chamado de "lápis", disperso por toda a cidade;



**imagem 47.** Em argamassa armada, removido; e poste metálico de três faces, ainda em uso, Av São João,



**imagem 48.** Abrigo Barcelona, instalado pela firma DMB Propaganda pelos grandes corredores na cidade, em troca de exploração de propaganda no abrigo;



**imagem 49.** Em concreto armado, que equipava alguns pontos no centro e no corredor 09 de Julho, já removidos.

## 2.2 Condições de instalação

A instalação dos pontos têm critérios físicos, técnicos, sociais e políticos. Nos locais com baixa quantidade de usuários, em calçadas exíguas, a empresa toma como critério a instalação de pontos simples (o “poste”) segundo uma hierarquia própria, encontrando-se desde simples pontaletes de madeira, passando por pequenos postes metálicos, até alguns com indicação de linhas e trajetos.

O abrigo requer condições mínimas do meio urbano: largura da via, largura do passeio, distância entre os pontos próximos, quantidade prevista de usuários, quantidade de linhas e locais de interesse (como escolas, supermercados, estádio, e outros). A instalação das estações de transferência está restrita aos pontos de parada com linhas alimentadoras, que são aquelas que conectam circuitos locais e de bairros a grandes vias coletoras, que têm como destinos os grandes terminais.

A linha alimentadora concentra passageiros em terminais de integração fechados, de onde partem as linhas troncais com destino aos principais locais de interesse dos passageiros, e vice-versa. Nesses sistemas tradicionalmente a maior dificuldade sempre foi assegurar às linhas troncais um desempenho compatível com sua função estrutural.

A rede de ônibus troncal existente é esparsa e se mescla com as linhas singelas. Circulam, na maioria das vezes, sem intra-estrutura viária segregada ou preferencial que lhes dê condições de desempenho satisfatório, e, em especial, que lhes dê uma imagem de serviço estruturado.

(SMT, 2003, p30)

As equações apontadas pela extinta Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU), para a localização e o dimensionamento do número de pontos, fazem referência à densidade populacional da área, densidade de serviços da área, hierarquia da via, número de linhas e quantidade de veículos disponíveis, volume de passageiros, geometria do ponto de parada, e outros <sup>64</sup> :

O número de abrigos nos pontos de parada e o desmembramento dos mesmos se baseará, entre outras informações, nos resultados de pesquisas, como pesquisas de embarque e desembarque, no tipo de ocupação lindeira e na estrutura viária. Paradas de ônibus são implantadas tanto dos passeios como ao longo do canteiro central das vias e distam entre si aproximadamente 300 metros.

(SPTRANS, 2007, p04)

---

64 - Estes critérios, de caráter matemático, fogem ao escopo deste trabalho. Podem ser consultados em obras ligadas à Engenharia de Tráfego, como EBTU, 1982, p112.



Pela questão social, em tese, o pedido de instalação/retirada de pontos pode ser feito por qualquer usuário. Na prática, a autorização de instalação/remoção leva em conta condições técnicas e matemáticas do Setor de Transporte, ligadas aos estudos de Engenharia de Tráfego, e a autorização dos órgãos políticos superiores.

Não se identificou, nos documentos pesquisados e nas entrevistas concedidas, menção aos aspectos qualitativos do abrigo, ou de conforto ou interface amigável para os usuários, mas sempre a popularização do mesmo. Apesar de perceber que há esforço no sentido de definir um conjunto de peças efetivamente configurando um “sistema” (com mesma expressão formal, mesmo sistema de informações, mesmas ferramentas de manutenção), a relação dos usuários com o abrigo permanece assimétrica: a eles se permite apenas o acesso aos ônibus e às informações. Não foram encontrados levantamentos quantitativos e qualitativos sistematizados sobre a visão do usuário sobre o funcionamento do sistema de transporte coletivo, ou do produto - o abrigo ou estação de transferência <sup>65</sup>.

### 2.3 O sistema municipal de transporte, os abrigos de ônibus e as gestões municipais

A inserção do abrigo de ônibus como elemento do sistema de transporte municipal, a partir dos anos 70, é totalmente dependente das evoluções e retrocessos do mesmo, e pode ser apreendida em um panorama dos programas no setor.

Relatos lembram que os antigos *bondes a burro* existentes em São Paulo embarcavam/desembarcavam passageiros em qualquer local, bastando fazer o sinal para embarque/desembarque. Acompanhando o crescimento da cidade, o aumento do número de linhas e a adoção dos veículos coletivos com carroceria fechada, surge a necessidade de organizar o embarque, dividindo e identificando as linhas e protegendo os usuários das condições do clima. A limitação



**imagem 50.** No sistema de bondes, ainda não havia o “ponto físico”, um conceito que foi instalado com o aprimoramento do sistema. Na foto, a indicação da parada é aérea. Av São João, década de 60.

65 - De fato, a única pesquisa com usuários a que se teve acesso foi realizada recentemente pela empresa DMB, que detém o contrato de exploração de propaganda pela Prefeitura para os abrigos “Barcelona”. Nela, avaliava-se a opinião do usuário sobre o incômodo que o abrigo produzia, e a retenção da propaganda nele instalada. <<http://www.dmb.com.br>> acesso em 12maio2007.

dos pontos de embarque/desembarque foi tomada para garantir a velocidade e segurança na linha e nos pontos, conforme já apontado nas análises do Relatório Moses, no capítulo anterior. A instalação mais comum era a de um pontalete de madeira “espetado” na calçada, eventualmente com a identificação das linhas, e que posteriormente deu lugar a um pequeno poste metálico, com suporte de informações na parte superior.

Em 1975, foi elaborado um amplo estudo de transporte para a região metropolitana de São Paulo (SISTRAN), promovendo a coordenação operacional e integração física e tarifária das redes de transporte. Para os ônibus, propunha-se uma rede estrutural de 33 linhas de veículos elétricos e articulados e terminais urbanos de integração entre as linhas. Contemporâneo ao SISTRAN, o Plano integrado de Transportes (PIT) orientava para a priorização do transporte coletivo sobre o particular. Porém houve limitações na implantação do sistema, que ainda se organizava - tanto pela velocidade de expansão quanto pelas ferramentas existentes <sup>66</sup> :

A implantação completa do sistema Trólebus era prevista para 1985 [...] porém, sem a devida priorização no tráfego e sem os terminais de integração, o desempenho operacional do novo sistema ficou aquém do esperado.

Nesse período, a cidade vivenciou a concretização de vários projetos que alteraram significativamente a paisagem urbana do município, com as seguintes implantações:

- Sinalização de orientação da Av. Paulista (Projeto Cauduro); <sup>67</sup>
- Programa de Orientação de Tráfego (POT);
- Semáforos Ordenados por Computador (SEMCO);
- Priorização do Transporte Coletivo nas Avenidas 9 de Julho e Celso Garcia (COMONOR);
- Plano SISTRAN (Programa de Tróleibus);
- Corredor Paes de Barros e
- Projeto PRÓ-USO (Sistema de Comunicação Visual unificado para toda a cidade).

Site [www.millbus.com.br](http://www.millbus.com.br), citando SMT - <acesso em 21mar08 15:30>

Na década seguinte, em 1983, compôs-se o Programa de Ação Imediata (PAI), partindo da premissa da implantação de calhas exclusivas para ônibus (então denominados “corredores de



imagem 51. Placa com indicação de linhas de ponto no Largo do Patriarca, anos 70.



imagem 52. Maquete do corredor de ônibus Vila Nova Cachoeirinha/Paissandu, anos 80.

66 - Segundo relato do arquiteto João Carlos Cauduro, a precária marcação das rotas de ônibus na extinta CMTC era feita em um único grande mapa, à lápis.

67 - Os abrigos da Avenida Paulista, módulos executados em fibra de vidro, foram apresentados no capítulo anterior.

ônibus”). Com o embarque à direita (os ônibus não seria modificados), foram exigidas grandes modificações físicas nas vias, para permitir ilhas de embarque em pontos específicos. Foram executadas as linhas: Santo Amaro/09 de Julho; Santo Amaro/Brigadeiro Luis Antonio; Santo Amaro/Ibirapuera; Rio Branco/Deputado Emílio Carlos <sup>68</sup> .

Contemporâneo, o Plano Municipal de Transportes Coletivos (PMTc) buscava compatibilizar os diversos meios coletivos (metrô, trem e ônibus), e considerava a implantação dos corredores à toda a malha urbana, através de: pontos iniciais nas periferias, 23 corredores, e pontos finais em 28 terminais <sup>69</sup>. Foram definidos 4000 pontos favoráveis à instalação, e iniciado o cadastramento e codificação de 17000 pontos de parada.

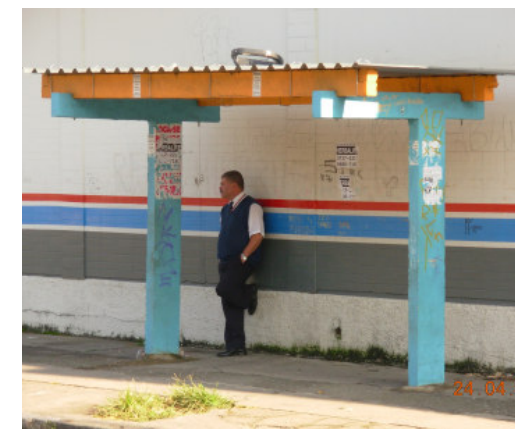
A disseminação da instalação de corredores pela cidade exigiu quantidade ímpar dos novos abrigos <sup>70</sup>. Almejava-se construir e instalar 400 abrigos por mês, escala nunca antes proposta. Organizou-se uma estrutura de fabricação e gerenciamento até então inéditas, já que dentro do contexto técnico-operacional da época, tudo deveria ser executado nas próprias instalações da Garagem CMTC, no Bairro do Tatuapé.

A necessidade da sua difusão, por toda a cidade, até nas áreas mais carentes, determinou sua simplicidade, robustez e baixo custo. Sua estrutura singela, em pilaretes de concreto, exige pouco esforço de execução, cura, desmolde e transporte. A cobertura original era executada em telha de amianto, depois de fibrocimento, atualmente é metálica. É clara a determinação do requisito de menor preço (fabricação, implantação e custo operacional), conforme esclarece o texto abaixo:

(...) tendo sido definido o projeto-tipo que será fabricado, com estrutura em concreto pré-moldado e cobertura em fibrocimento, para maior durabilidade e menores custos de manutenção.

CMTC. Plano Municipal de Transportes Coletivos, 1985. p117

Alguns abrigos ainda estão em fabricação, operação e uso. Os remanescentes mantêm a identificação “CMTC” estampada em baixo relevo. Atualmente, as peças são feitas para substituição das anteriores, com instalação pela própria equipe interna de Manutenção da SPTrans.



**imagem 53.** Abrigo produzido pela CMTC na década de 80, e ainda hoje utilizado. Av Corifeu de A. Marques, SP.

68 - [http://www.milbus.com.br/revista\\_portal/revista\\_cont.asp?1638](http://www.milbus.com.br/revista_portal/revista_cont.asp?1638) acesso em 21mar08 15:30

69 - SMT, 2003, p14-18

70 - Pela identidade com a gestão do governador Mário Covas, tal abrigo muitas vezes é identificado como “abrigo Covas”.

A gestão da prefeita Luiza Erundina (1989-1992), inspirada nas concepções arquitetônicas pré-fabricadas do arquiteto baiano mestre Lelé <sup>71</sup>, viabilizou uma fábrica de abrigos em argamassa armada, no Centro de Desenvolvimento de Equipamentos Comunitários - CEDEC, ligado à EMURB. As possibilidades plásticas e mecânicas do concreto e da argamassa armados foram aplicadas nos pequenos abrigos: uma cobertura nervurada curva suportada por um pilar único.

Nos levantamentos realizados na EMURB, não foram encontrados projetos, especificações ou fotos da execução destas peças. Mas as plantas encontradas das sofisticadas formas metálicas expõem a possibilidade de seriação das peças. Ainda restam exemplares em uso nos Largos do Paissandu e do Paraíso.

Em 1992, conforme estipulado pelo Plano Trienal de Transporte e Tráfego, a instalação dos corredores com embarque nos canteiros centrais das grandes vias forçou a modificação dos veículos. Estes deveriam dispor de portas de embarque do lado esquerdo da carroceria com porta de embarque “alta”, a 120cm do piso da via. Determinação que gerou o projeto e instalação de altos e robustos abrigos, como os instalados no Corredor 09 de Julho/Santo Amaro <sup>72</sup>. Ainda há remanescentes híbridos, com o embarque baixo, no Corredor Rio Branco/Lapa.

Nas gestões dos prefeitos Paulo Maluf e Celso Pitta, através de uma concorrência pública, foi autorizada a firma DMB Propaganda à instalação e manutenção de abrigos de ônibus, em troca de sua exploração como suporte de propaganda. Os abrigos *Barcelona*, de desenho europeu, têm fácil instalação e manutenção, e se integraram à paisagem da cidade. Só foram instalados nos grandes corredores de áreas nobres de São Paulo <sup>73</sup>.



**imagem 54.** Abrigos no corredor Rio Branco, com embarque “alto”, a 120cm da via. Foram adaptados para a proposta atual do Sistema Interligado, com embarque “baixo”, a 32cm da via.

71 - Arquiteto João da Gama Filgueiras Lima, explorador das capacidades plásticas, mecânicas e reprodutivas da argamassa armada, pensada do aspecto da industrialização da construção. Iniciou sua carreira colaborando com Oscar Niemeyer, em Brasília, onde, entre outros projetos, foi autor do Hospital Sarah Kubitschek.

72 - Nos planos subseqüentes, foi implantado o “embarque baixo”, a 32cm do piso da via. Entre outras vantagens, essa mudança diminui a grande quantidade de acidentes com usuários, no acesso ao ponto, no embarque/desembarque, e na travessia da pista.

73 - Hoje, com o fim do contrato da DMB Propaganda, os abrigos Barcelona foram incorporados ao Setor de Manutenção da SPTrans. Desde o fim do contrato, em setembro de 2007, não houve mais a instalação de propaganda nos pontos. Também é nítida a perda de qualidade na manutenção dos conjuntos desde então.

## 2.4 O sistema atual e a eleição do novo abrigo

Na Gestão Marta, a revisão do Plano Diretor Municipal gerou o Plano Diretor Estratégico (2003), que delimitou algumas questões dos abrigos:

Art83: São diretrizes para a política de Circulação Viária e de Transportes:

I - A articulação de todos os meios de transporte que operam no município em uma rede única, de alcance metropolitano, integrada física e operacionalmente; [...]

V- Estudar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias expressas;

VI - O tratamento urbanístico adequado das vias da rede estrutural e corredores de transportes, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da cidade;

(PMSP, 2003)

Em 2003, na adoção de um novo modelo de transporte, o “Sistema Interligado” buscou reorganizar o transporte por média capacidade, feito por ônibus. Apoiado na rede viária existente, projetou novos corredores de ônibus, principalmente nas grandes avenidas radiais que chegam ao centro<sup>74</sup>. Junto a esse sistema, foi implantado o “bilhete único”, um pequeno cartão indutivo magnético, que era usado como pagamento do transporte e permitia a baldeação gratuita dentro de certas normas.

Tendo como proposta a integração do sistema de transporte coletivo, o cartão autoriza um serviço de transporte, no caso por duas horas ou quatro percursos, e o transbordo/baldeação seria

74 - Esta gestão foi marcada pelo enfrentamento das lideranças políticas e empresariais do sistema de ônibus da época, que era considerado lento, confuso e caro. A proposta de um bilhete único eletrônico, que permitisse uma fácil integração entre as diversas linhas - até então, a integração possível ocorria somente nos grandes terminais urbanos - poderia em tese romper esse denominado *lobby*.



**imagem 55.** Mapa do Sistema Interligado, com a identificação dos Terminais, e codificação da cidade em zonas e cores, que são aplicadas nos veículos e nos abrigos.

feito nos pontos espalhados por toda a cidade, já que a aferição do pagamento se dá no bloqueio/catraca do ônibus, e não no ponto de embarque.

A proposta original diminuiria a pressão do volume de passageiros sobre os grandes terminais de integração e em algumas paradas específicas, espalhando pequenas estações de transbordo pela cidade, principalmente nos pontos de parada com diversas linhas troncais (nas grandes avenidas, por exemplo). Os abrigos passaram então a funcionar como *estações de transferência*, pontos de integração entre diversas linhas. Posteriormente, conforme tem sido executado, dá-se a integração com os sistemas tarifário de trem e metrô.

A reforma dos corredores acompanhou a chegada dos carros com embarque à esquerda “baixo” (à 32cm do piso da via). Os abrigos foram localizados no canteiro central da via, com dimensões variáveis entre 1,8m e 3,2m de largura, ajustando-se às diversas situações urbanas. Haveria a condição de receber cabeamento de rede lógica e rede de dados, almejando o uso de aparelhos GPS nos veículos: as informações coletadas e processadas pelo sistema central seriam repassadas aos abrigos (distância, tempo de espera, etc), por painéis informativos digitais. Haveriam também modelos de abrigos mais simples, para calçadas estreitas ou pontos com baixo fluxo de passageiros.

Como símbolo de um novo sistema, propôs-se um novo abrigo, capaz de transmitir essa sensação de inovação e ruptura. O projeto consolidaria as estações de transferência e as grandes remodelações dos corredores. A proposta, lançada pelo Poder Municipal em carta-convite emitida a alguns escritórios no setor, foi a de um abrigo modular a ser instalado por toda a cidade, base no “novo” sistema.

O vencedor de tal concurso público, executado por carta-convite, é o abrigo atualmente instalado em São Paulo, que se tornou referência simbólica da gestão na área de transportes. Com características físicas de dimensionamento parametrizáveis e modulares, encerra mais soluções do que os problemas que a questão estética trouxe à tona <sup>75</sup>.

---

75 - O abrigo do escritório Barbosa e Corbucci ficou conhecido na cidade por sua forte forma orgânica e pintura vermelha, e gerou discussões sobre a beleza/adequação plástica do elemento. Infelizmente, muitas destas questões eram rebatimentos de posições políticas



**imagem 56.** O substituto do bilhete de papel é um cartão magnético indutivo, que aciona o mecanismo de liberação de embarque por proximidade. Este cartão pode “guardar” informações, como valor da passagem, tempo de percurso, quantidade de embarques, entre outras.



**imagem 57.** Central de Informações, no Terminal Lapa, que gerencia veículos e corredores. As informações da localização dos carros pode ser repassada aos painéis digitais, instalados nos abrigos ao longo das linhas.

A estrutura municipal competente (SPTrans) reorganizou/remodelou a proposta vencedora: por questões contratuais e de legislação, os autores do projeto não poderiam executar os abrigos. A execução e instalação foram licitadas e fragmentadas para diversas empresas. Hoje, há 35 destes abrigos dispersos em corredores de ônibus pela cidade: Parelheiros/Rio Bonito/Santo Amaro, Itapeperica/João Dias/Ibirapuera/Santa Cruz, Santo Amaro/09 de Julho, Rebouças/Consolação

76

Este mesmo órgão, alegando questões de custo e dificuldades de implantação, descartou a execução da unidade mínima do abrigo (o menor modelo). Um novo projeto, baseado nas configurações formais do novo abrigo B&C, com os paradigmas construtivos e operacionais do modelo já em uso Barcelona, foi desenvolvido pela própria SPTrans, que o tomou como base para as futuras remodelações de vias.

## 2.5 Exemplos de sistemas de abrigos, além de São Paulo

A fim de estabelecer elementos de comparação entre a experiência paulistana e casos em outras cidades, por similaridade ou aproximação dos modelos de sistema de transporte com ênfase na função do abrigo, selecionou-se dois projetos que elegeram o sistema de transporte como base de recuperação urbana: as estações-tubo de Curitiba, Paraná (década de 80) e o recente TransMilenio, Bogotá, Colômbia (ano 2001).

Nestes projetos, a concepção do abrigo está baseada e condicionada à evolução do sistema de transporte - não são simples casos da *evolução formal* do abrigo. Estes acompanham a evolução urbana e da sociedade, abrangem questões de circulação e revitalização.

Entretanto, chamar estas propostas de semelhantes pode gerar a falsa impressão de que partem dos mesmos princípios. Cabe aqui o mérito dos autores, que conseguiram recortar na paisagem urbana as determinantes técnicas, sociais, políticas e econômicas que embasaram a resolução dos sistemas propostos.

---

76 - A lista com quantidades e informações está no ANEXO03 - Relatório Geral dos Corredores e Abrigos de Ônibus de São Paulo - SPTrans.

### 2.5.1 Plano de Transporte Urbano em Curitiba

A relação e as experiências do profissional Manoel Izidoro Coelho com o desenho urbano de Curitiba se iniciam na formação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), nos anos 60. O escritório Manoel Coelho Arquitetura (MCA), formado pouco depois, começa sua parceria com a Prefeitura, desenvolvendo projetos integrados ao processo de planejamento urbano da cidade, como o desenvolvimento das *estações tubo*<sup>77</sup>.

A partir de 1974, com a Rede Integrada de Transportes - RIT, Curitiba passou a dispor do Sistema de Ônibus Expresso. Evitando o investimento no Metrô tradicional, subterrâneo, de implementação cara e lenta, foi desenvolvido o chamado “metrô de superfície”, que instituiu a ligação entre o centro e os bairros por calhas centrais exclusivas para ônibus. É composto de linhas troncais, com calhas exclusivas, chamados *Expressos*, linhas circulares, sem ponto final e sem calha exclusiva, conhecidas como *Ligeirinho*. Tal como o atual sistema paulistano, o usuário só paga uma passagem e o bilhete validado permitia integração às demais linhas. As linhas inter e intra-bairros trabalham com tarifas diferenciadas, em vias locais.

A estação-tubo é uma peça fisicamente grande, compatível com os espaços amplos e calçadas largas de Curitiba, dentro das áreas abertas disponíveis para remodelação, locado a cada 800m, conecta os terminais próximos e os principais pontos de embarque, e atualmente conta com mais de 350 unidades. A popular estação é uma estrutura metálica cilíndrica, envolta com chapas curvas de policarbonato e vidro temperado, cerca de 90cm acima do piso da calçada, com escada e elevador para acessibilidade, modulada de acordo com as necessidades de cada ponto (para pontos de maior fluxo, mais anéis são adicionados ao tubo, que é esticado).

O desenho da estação permite a entrada do usuário, o pagamento antecipado (dentro do abrigo) e a disciplina do espaço público (organização das filas, determinação do local de embarque,



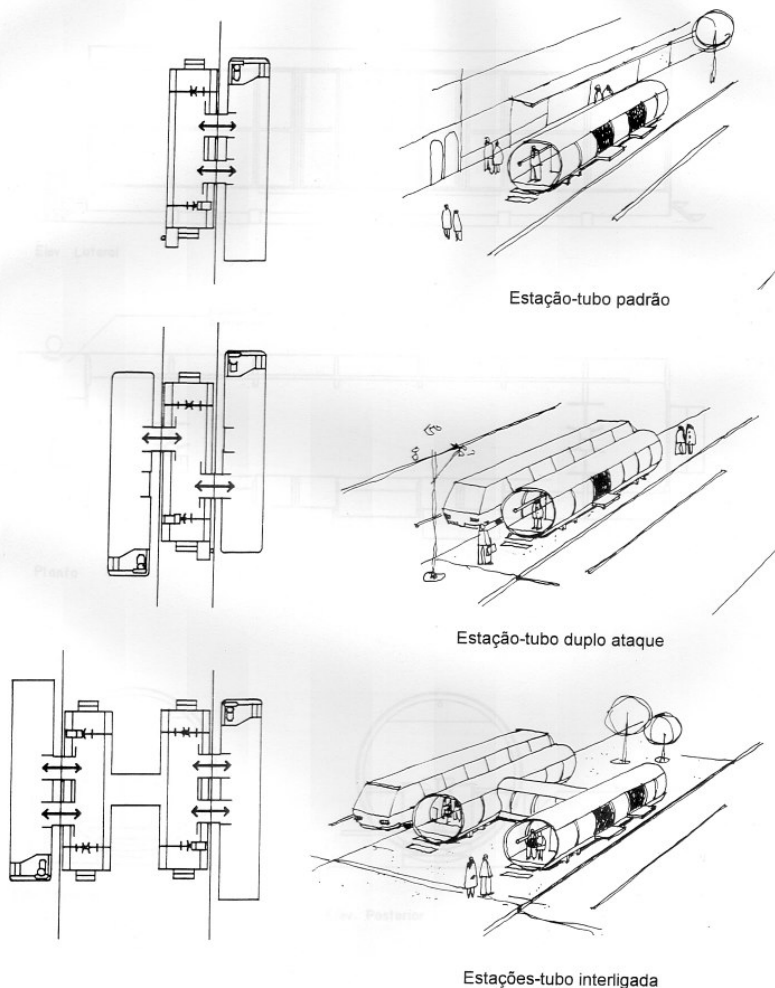
**imagem 58.** Aspecto de embarque da estações-tubo: como estão acima do solo, há escada e elevador para os usuários.

<sup>77</sup> - O escritório continua participando do desenvolvimento municipal. O atual concurso público para mobiliário urbano, promovido pela Prefeitura de Curitiba, pelo IPPUC e pela URBS, foi vencido pela Adshel, firma norte-americana, em parceria com o citado MCA. Conta com 22 tipos de peças, reduzindo os elementos estruturais, chegando à implantação de dez mil itens em 2004.



URBS - Urbanização de Curitiba S.A.

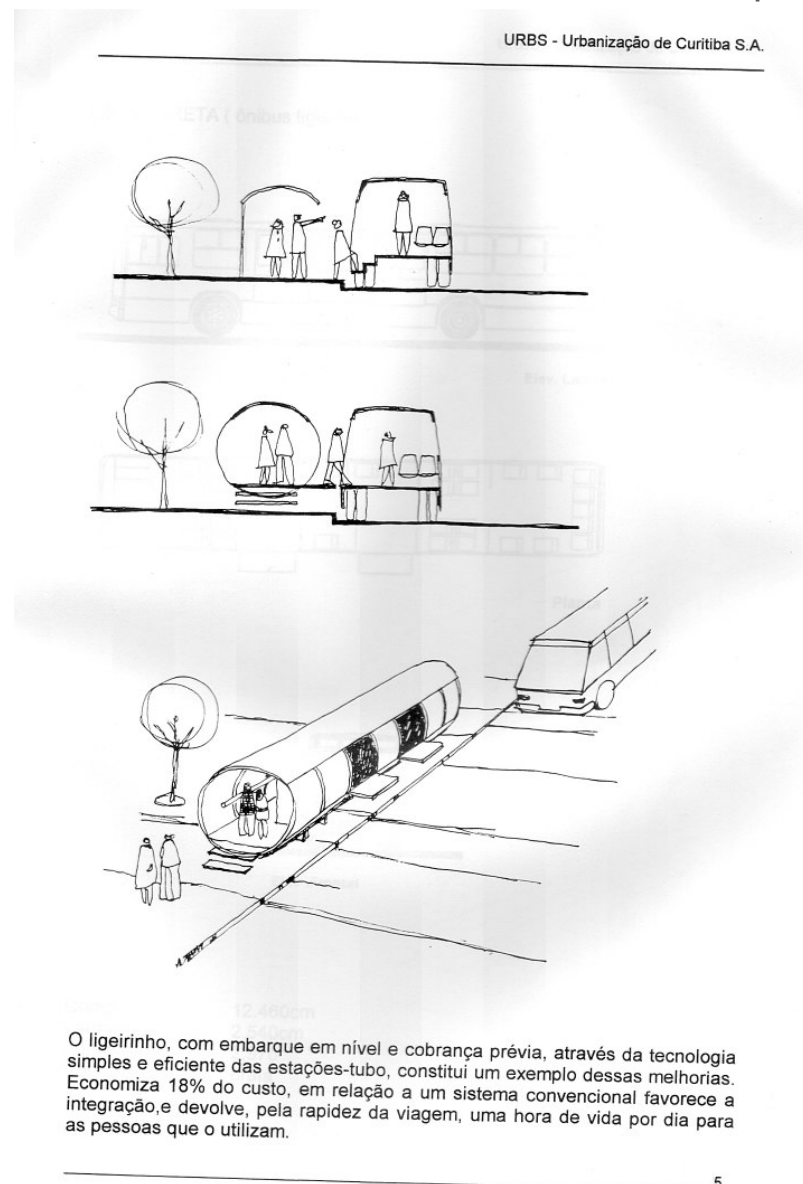
ESTACÃO-TUBO



7

imagem 59. e  
imagem 60. Apresentação dos conceitos e funcionamento da estação-tubo.

URBS - Urbanização de Curitiba S.A.



5

proteção climática). O transbordo (embarque/desembarque) ocorre no mesmo nível do veículo, sem obstáculos, mantendo as condições de segurança e conforto. Apesar de diminuir a permanência do veículo no ponto, atualmente a saturação do sistema nos horários de pico obriga muitos usuários a aguardarem fora da estação, causando retardo no sistema e tumulto no local

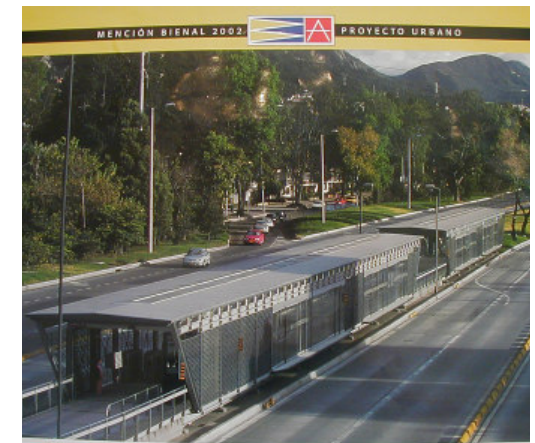
78 .

### 2.5.2 TransMilenio em Bogotá, Colômbia

Dentro da meta de abolir o uso de automóvel particular nos horários de pico, a partir do ano de 2015, a capital colombiana, Bogotá, aprovou a reformulação do sistema de transporte de massa por ônibus. Sem a estrutura de transporte de massa sobre trilhos, como o Metrô, a opção por ônibus consiste em um sistema tronco-alimentado, que aproveita a densidade urbana e transfere o domínio das grandes vias ao transporte coletivo, onde circuitos locais com veículos menores (“alimentadores”) direcionam os passageiros a grandes vias coletoras, bem equipadas com grandes veículos (“troncos”).

As grandes vias centrais comportam 84km de calha de circulação exclusiva, com pontos de embarque a cada 500m. Os mais de 100 abrigos implantados se transformaram em pequenas estações de transbordo, conectando-se a outros sistemas de transporte. Contam também com estacionamento de bicicletas, importante acréscimo ao sistema, conectado a mais de 100km de ciclovias projetadas.

Ao concatenar o transporte de massa, o pedestre e o ciclista, a instalação dos corredores e dos pontos de embarque é a base para as grandes remodelações urbanas. A reurbanização de cada local/via faz parte da instalação das grandes estações nas linhas troncais. A reestruturação viária, aliado à reconfecção de calçadas e acesso aos pontos, induziu a um redesenho integrado de cada ambiente (praças, pontes, túneis, cruzamentos sinalizados) e do mobiliário urbano



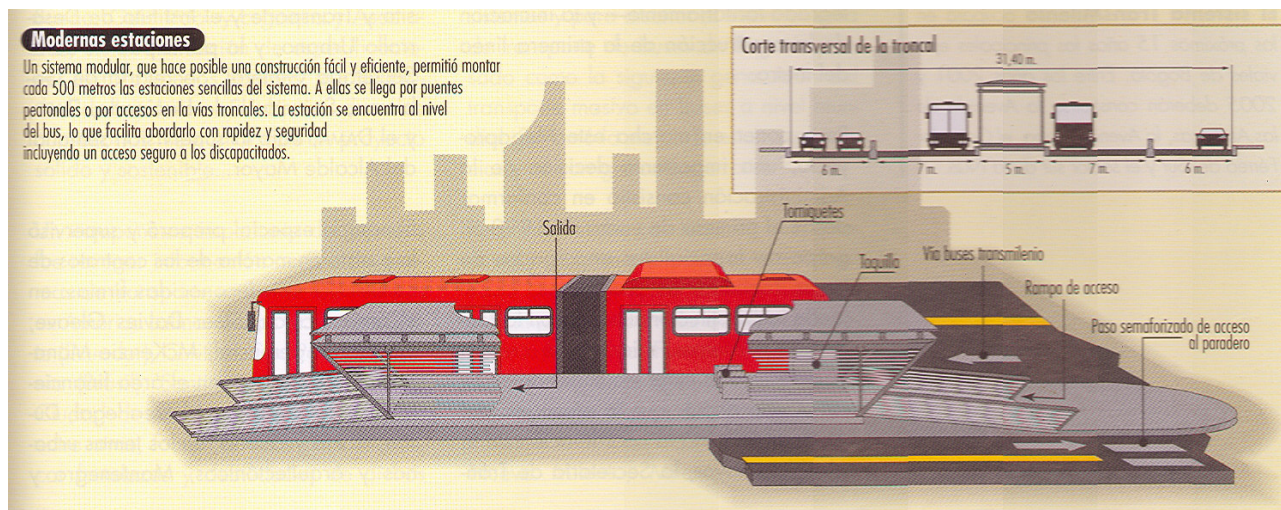
**imagem 61.** Apresentação do TransMilenio na Bienal de Arquitetura, em São Paulo, 2005.

78 - Informações obtidas na revista PROJETODESIGN Edição 283 Setembro de 2003, e no site [www.ippc.gov.pr](http://www.ippc.gov.pr) <acesso em 10jan08 10:30>

adequado (passarelas, iluminação, bancos, bicicletário, e afins). O mobiliário desenhado para prover suporte a estas estruturas é repetido por todo o corredor, conferindo unidade às grandes vias recuperadas.

Os abrigos são grandes marquises metálicas, com proteção total da via por fachadas envidraçadas, com fundações e infra-estrutura fixas. Similar ao sistema paulistano, são instalados no centro das vias exclusivas com embarque em nível, mas com pagamento na estação, antes do embarque.

Por ser muito recente, ainda não há dados consolidados sobre seu funcionamento. O antigo sistema está sendo gradativamente substituído com recursos do Banco Mundial: os veículos estão sendo atualizados e os corredores, instalados. Operacionalmente, foi fundada empresa de caráter misto <sup>79</sup> : a TransMilenio S.A., que mantém e controla o sistema. Assim como o Metrô paulistano, a venda de ações, com posterior aporte de capital, auxilia na manutenção e expansão da rede.<sup>80</sup>



**imagem 62.** Apresentação do funcionamento do embarque do TransMilenio, Bogotá, Colômbia.



**imagem 63.** Montagem do abrigo do TransMilenio, Bogotá, Colômbia.

79 - Não há tradução da identidade financeira da firma TransMilenio SA para o português. Sua tradução literal é “sociedade por ações do ordenador distrital”.

80 - ALCADIA MAYOR... 2000. Volume 03. Bogotá para todos.

**CAP03 - O caso dos abrigos Barbosa & Corbucci e SP450**  
**Comparações**



### 3.1 Apresentação da proposta

Dentro do *Programa Interligado* em 2003, acompanhando a proposta de hierarquização dos ônibus sobre os carros particulares (os coletivos correriam em calhas exclusivas, com maior velocidade e desempenho), foi realizado um concurso público com participantes convidados<sup>81</sup>, pré-selecionados pela então Administração Pública. O objeto era o desenvolvimento de um sistema de abrigos a ser implantado por toda a cidade.

Para o dimensionamento do número de peças a serem implantadas neste sistema, foram apontados cerca de 320 locais necessários à instalação, em grandes corredores por toda a cidade. O programa visa a instalação no canteiro central das avenidas, em piso baixo (32cm mais alto que o piso da via), e dialogaria ao longo com a via, com acesso e embarque independentes e integrados ao desenho de canteiro central<sup>82</sup>.

Nesta pesquisa não houve acesso direto à documentação das informações do concurso, inclusive a chamada oficial e seu escopo - este material, bem como as discussões e especificações desenvolvidas no projeto executivo, não parece terem sido documentado. Mas em relatos, os entrevistados afirmam que não haviam muitas especificações, a não ser a referência constante à terminologia “estação de transferência” (em oposição ao singelo “abrigo”); a quantidade de peças a serem produzidas (1200 originalmente), e no embarque em canteiro central (embarque pelo lado esquerdo do veículo, em conformidade com as posturas adotadas pela SPTrans nos últimos projetos)<sup>83</sup>.

---

81 - De fato, foi acionado o mecanismo de “carta-convite”, assim definido pela LEI 8666:

ART22, PAR3: Convite é a modalidade de licitação entre interessados do ramo pertinente ao seu objeto, cadastrados ou não, escolhidos e convidados em número mínimo de 3 (três) pela unidade administrativa, a qual afixará, em local apropriado, cópia do instrumento convocatório e o estenderá aos demais cadastrados na correspondente especialidade que manifestarem seu interesse com antecedência de até 24 (vinte e quatro) horas da apresentação das propostas.

82 - Há uma forte referência ao sistema de calhas exclusivas e estações de embarque de Curitiba. Na época, o diretor da Secretaria de Planejamento de São Paulo era o arquiteto Jorge Wilhelm, que também esteve à frente das definições do sistema de transporte de Curitiba, incluindo as estações-tubo do sistema RIT, no final da década de 60.

83 - Esta definição é corroborada por declarações de outros técnicos, em diversas conversações. A delimitação do concurso era básica e concedeu liberdade aos escritórios. No desenvolvimento deste trabalho, as conversações com

Foram convidados sete escritórios de conhecida capacidade técnica e de participação em projetos de arquitetura, urbanismo e design em concorrências públicas na área<sup>84</sup>. Alguns destes já eram autores de abrigos em São Paulo e outras cidades.

A seleção da proposta vencedora correu dentro dos trâmites convencionais, com prazos públicos para o desenvolvimento e a apresentação das propostas. A eleição, com participação de técnicos do Setor de Transporte e Planejamento, e da própria Prefeita<sup>85</sup>, foi anunciada em data posterior à apresentação, conforme declaração do vencedor, arquiteto Marcelo Corbucci:

Aliás eu achei que o processo de escolha foi muito interessante. Nosso escritório participa de muito concurso de arquitetura, e tem concursos que apesar de ter um júri constituído, um sigilo, os resultados são muito estranhos.

Nesse eu achei na verdade que seria impossível: cada equipe teria que fazer três pranchas no formato A3. Escolheram um dia e todo mundo levou no gabinete da Marta. Mas tinha um júri lá, que era o Jorge Willheim (então Secretário Municipal de Planejamento - SEMPLA), tinha o cara do departamento de transportes, todos os técnicos e o júri constituído que estava todo sentado na mesa.

Tinha uma mesa enorme, era no gabinete e a Marta estava lá como representante da prefeitura. Mas não foi ela que escolheu, longe disso. Inclusive a escolha nem foi no dia, demorou quase dois meses para sair o resultado, deve ter rolado muita água nos bastidores.

(Marcelo CORBUCCI, em entrevista concedida, 2007)

### 3.2 Abrigo B&C - escritório Barbosa & Corbucci

O projeto vencedor da concorrência foi o abrigo desenvolvido pela equipe do escritório Barbosa e Corbucci. Ao exacerbar o conceito do “módulo”, que é um elemento básico repetido com variações, o abrigo B&C configura um novo paradigma para abrigos em São Paulo. A parametrização proposta, que será discutida mais adiante, mostrou-se eficaz e suficientemente elástica para

---

profissionais da área se completaram e apoiaram. Neste caso, temos os arquitetos Marcelo Corbucci, do escritório autor do projeto, Pedro di Mase, do setor de Projetos da SPTrans, João Carlos Cauduro e João Bezerra, também participantes da chamada.

84 - Os escritórios são: Aflalo & Gasperini Arquitetos Associados, Cauduro & Martino Arquitetos Associados, Piratininga Arquitetos Associados, Ruy Ohtake Arquitetura e Urbanismo, Barbosa e Corbucci Arquitetos Associados, Padovano e Associados Arquitetura, GAPP - Grupo Associado de Pesquisa e Planejamento Ltda. Muitos têm conhecidas obras urbanas, inclusive na área de mobiliário urbano e abrigos de ônibus.

85 - A presença da Prefeita aventa também considerações políticas na escolha.

permitir variações dimensionais e sua implantação em diversas situações urbanas - locais estreitos ou largos, planos ou inclinados - sem perder sua unidade plástica e função de abrigo.

Este projeto também se opõe aos abrigos tradicionais, que conformam situações de “frente” e “costas” à via. Sua concepção, acompanhando a via no sentido longitudinal, não produz faces que neguem as laterais e o entorno, gerando uma situação de baixa intervenção visual, transparente na via.

É importante também notar sua forma plástica muito diferenciada, classificada como “aerodinâmica” pelos autores. De fato, esta forma única, que encerrava mais soluções do que a simples discussão estética, tornou o abrigo símbolo da gestão municipal na área de transportes.

O encontro com os autores do abrigo foi produtivo e esclarecedor. A entrevista dirigida aponta questões específicas: a concepção e realização dos pontos, a busca de material visual, fotos e plantas <sup>86</sup>. Como parte dos trabalhos iniciais desta pesquisa, sua transcrição integral pode ser acompanhada no APÊNDICE05 -Transcrição de entrevista livre com Marcelo Corbucci, arquiteto do escritório Barbosa e Corbucci, e autor do ABRIGO B&C.

A proposta original partia de uma grande viga metálica tensionada, na qual seria “pendurado” todo o conjunto: luminárias, bancos, lixeiras e placas indicativas. Porém, suas dimensões (inclusive as fundações e a cobertura) foram apontadas como limitantes pela equipe interna da SPTrans, e o escritório reviu o conceito, trabalhando com pórticos simples, apoiados por gravidade:

Nasceu de discutir uma coisa, começou por deixar visibilidade. A gente começou a fazer umas consultas com cálculo de estruturas - estávamos estudando fazer uma estrutura metálica protendida, cálculos assim muito divertidos, e acabou nem sendo protendido... Porque a gente buscou uma forma que fosse aerodinâmica. O que balizou também, por ser instalado numa calçada de uma cidade como São Paulo, o que você tem no underground, no subsolo de calçada, é uma instalação muito complexa.

Então a gente buscou ter pouquíssimos pontos de apoio, na realidade queria que tivesse só dois, nas extremidades. Ao passo que se você fizesse uma pequena, teria vários pontinhos de fundação. Então a gente também buscou poucos pontos de apoio para não interferir com os pontos das calçadas, porque passa um mundo embaixo das calçadas. A reunião de todos esses condicionantes acabou definindo um desenho.

86 - O fato de conhecer os abrigos, como usuário e como técnico, colaborou para alinhar a discussão. Algumas dúvidas, como uso, instalação e manutenção, só poderiam surgir de quem usa o sistema, cotidianamente.



**imagem 64.** Aspecto geral do Abrigo Barbosa & Corbucci (B&C). Viaduto Brigadeiro Luis Antonio, centro de SP.



imagem 65. e  
imagem 66. e  
imagem 67. Aspectos gerais do abrigo B&C: noturno, noturno interno, diurno interno...

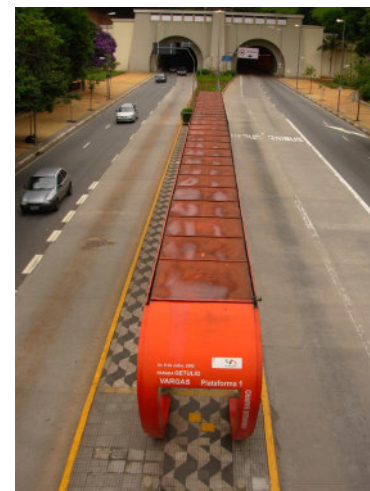


imagem 68. e  
imagem 69. e  
imagem 70. ... em cor cinza, superior, acesso.



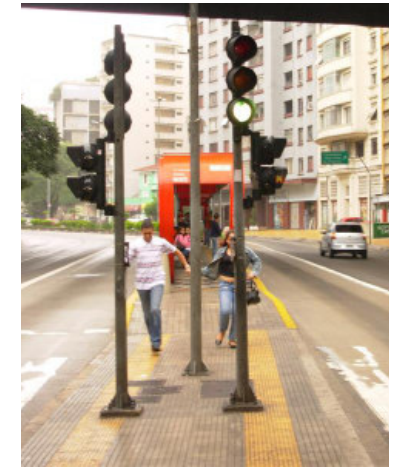


imagem 71. e  
imagem 72. e  
imagem 73. e  
imagem 74. Detalhes do abrigo B&C: grade superior, iluminação, painel de informações, nicho da câmera, acesso de pedestres..

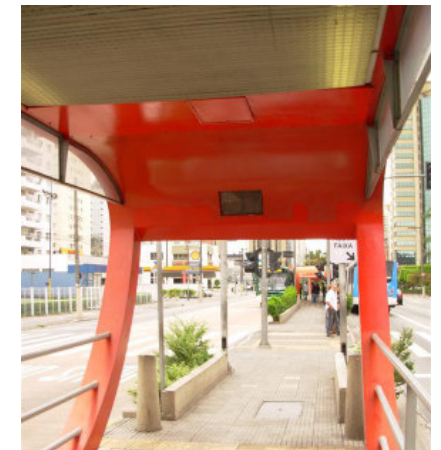


imagem 75. e  
imagem 76. e  
imagem 77. ...cobertura, conexão com outras estruturas, acabamento interno da iluminação e painéis de acesso após modificação dos protótipos.

Abrigos de ônibus em São Paulo  
Análise da produção recente



**imagem 78. e**

**imagem 79.** Aspectos da produção dos protótipos: montagem da carcaça sobre a estrutura metálica; o módulo da “curva terminal” pronto para instalação, com sapatas expostas.



**imagem 80.** Aspecto interno da montagem do B&C: a grande estrutura do perímetro é fechada com cobertura independente.



**imagem 81. e**

**imagem 82. e**

**imagem 83.** Aspectos da implantação: a pesada fundação das extremidades, intenso trabalho e grande quantidade de mão-de-obra para preparação do local de instalação, grande interferência na via para instalação e acabamentos.



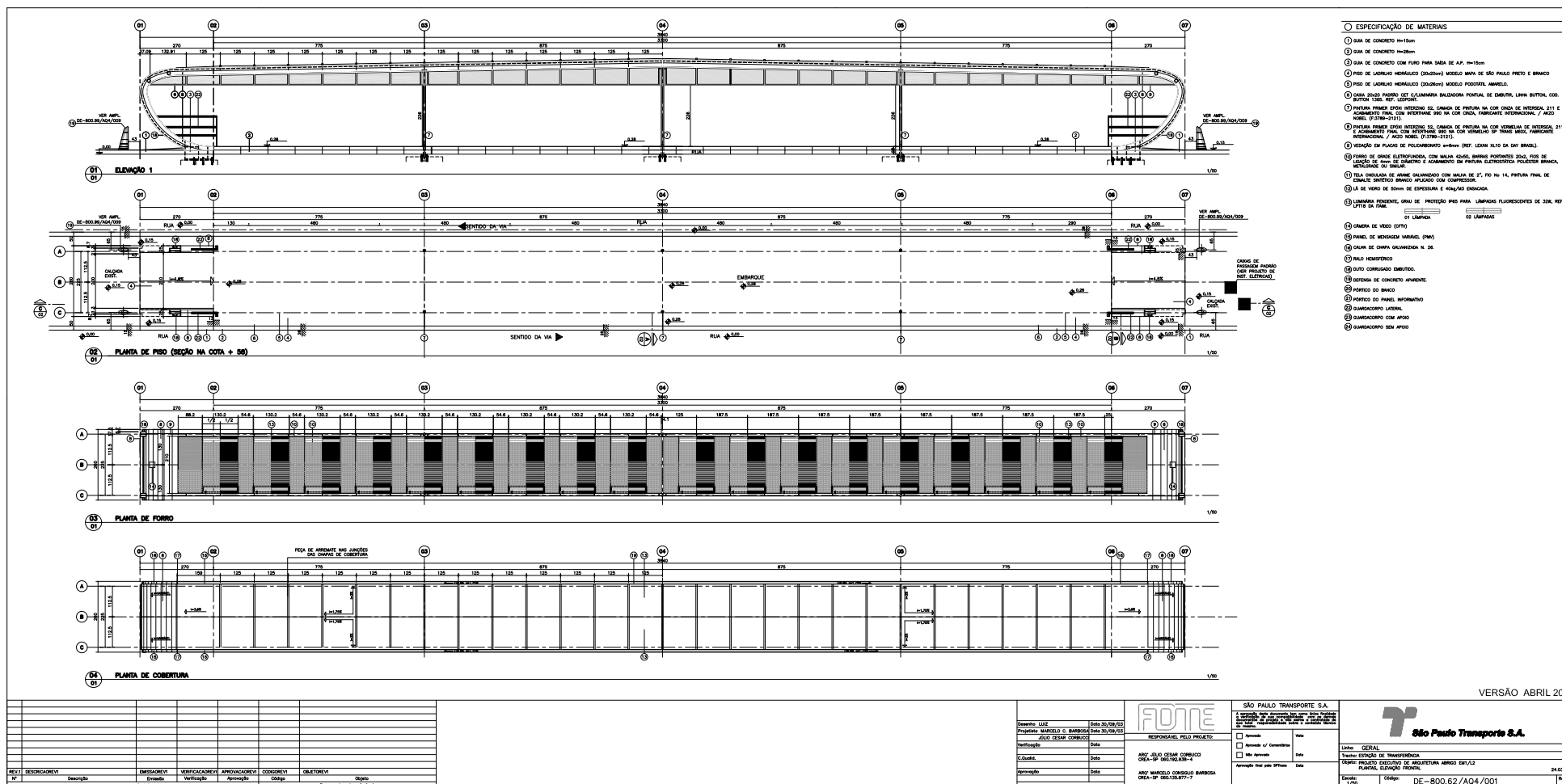


imagem 84. Planta do abrigo B&C, dimensões 2,6x38,4m. Mais plantas e detalhes estão no ANEXO 08 - Plantas, cortes e detalhes do ABRIGO BARBOSA E CORBUCCI.

(Marcelo CORBUCCI, em entrevista concedida, 2007)

As principais questões estavam nas diretrizes da concepção do abrigo como objeto: relações formais, materiais, de processos e de escala. Em seguida, as relações do objeto com o meio urbano: escala, forma, informação, manutenção, economia e política.

O abrigo executado apresenta-se fisicamente como uma grande estrutura metálica intertravada. Cobre toda a plataforma de embarque, apoiada em 04 curvas terminais idênticas e pequenos pilaretes metálicos, variando com o comprimento do abrigo. As estruturas verticais também suportam as barras de segurança, bancos, lixeiras, e placas informativas. A cobertura, em pequenas chapas metálicas coesas, conduz a captação pluvial a uma calha aberta, oculta dentro do grande perfil metálico, e despeja a água diretamente na guia por um tubo de cobre dobrado dentro da “curva terminal”.

A iluminação de lâmpadas fluorescentes, acionada por célula fotoelétrica externa, está instalada no teto, protegida do público por grelhas metálicas eletrossoldadas. Na subcobertura, uma manta plástica exerce proteção termoacústica, aumenta a proteção pluvial e protege a iluminação.

No local há painéis informativos fixos, apresentando a localização do ponto, o entorno, e as linhas de ônibus. Há barras de proteção, evitando o acesso do usuário à pista contrária, que também são usadas como bancos. Foram concebidos “apoios glúteos”, tubos horizontais altos para uma espera rápida, que posteriormente foram cobertos com placas, e bancos baixos convencionais.

Eventualmente, há painéis informativos digitais, instalados transversalmente ao fluxo, próximo ao teto, ou em chapas transversais de suporte, entre os pilaretes metálicos. Há também instalação para CFTV, muitas vezes não operacional <sup>87</sup>.

O piso em ladrilho hidráulico contempla as questões de acessibilidade, com função podotátil (placas amarelas com relevo) e iluminação para balizamento (pequenos dispositivos instalados ao longo da linha de embarque com iluminação LED).

87 - Os “circuitos fechados de televisão” são costumeiramente chamados de CFTV, onde uma câmera no local alimenta uma central de supervisão, assistida por pessoal habilitado a iniciar processos de segurança patrimonial, pessoal ou de manutenção do conjunto físico.



**imagem 85.** Estudo em maquete eletrônica do projeto.

A implantação desses abrigos no centro da via tem pequenas variações em cada local. Sua transparência estrutural permite que se “olhe” através do abrigo, para as duas vias lindeiras. O canteiro central restante costuma ser vegetado, conforme padrão CET-SPTrans. A travessia de pedestres sinalizada (semáforo e faixas de travessia) também segue o padrão com acesso para cadeira de rodas. As travessias “aéreas” contam com elevadores, escadas e passarelas, todos projetos com concepção desvinculada do abrigo.

### 3.2.1 Considerações sobre a concepção do projeto

Ainda que sem a consciência plena de um partido mais matemático, o projeto também inova ao usar a parametrização: um modelo básico, variando em torno de uma equação parametrizada. Na área da Engenharia e Matemática, esta pode ser definida, teoricamente, como uma “especificação de curva ou superfície, como expressão das coordenadas, em uma relação às coordenadas cartesianas  $x$ ,  $y$  e  $z$ ”. Ou também pode-se dizer “elemento cuja variação de valor modifica a solução do problema sem lhe modificar a natureza”<sup>88</sup>.

Na prática, é uma equação que fornece um elemento padrão, suas variações são alteradas por parâmetros específicos (comprimento, curvatura, calibre, etc.), entretanto, sem perder a relação com o todo, que neste caso é de componentes e de aspecto formal e visual. É possível identificar todos os elementos como participantes de um conjunto, que colaboram para estabelecer um produto final<sup>89</sup>.

Os abrigos tradicionais geralmente são módulos, peças isoladas que se conectam em conjuntos maiores. No caso específico deste abrigo, variam-se os dados básicos, gerando diversas composições de produtos, com distintos tamanhos e larguras, todos identificados com o conjunto final por sua linguagem formal, produtiva, simbólica e de identificação com o sistema de transporte. As dimensões executadas foram: 1,8x38,4m, 2,6x38,4m e 3,5x38,4m. Concebido e executado



**imagem 86.** e **imagem 87.** Dois exemplos visuais de parametrização: os arcos da Ponte JK, em Brasília; e o ritmo da fachada do edifício da Editora Mondadori, na Itália.

88 - SNEDDON, Ian Naismith. **Encyclopaedic dictionary of mathematics for engineers and applied scientists.** Nova York, Editora Pergamon, 1973. ISBN 0080167675, p.218.

89 - Bons exemplos visuais são: a Ponte Juscelino Kubitschek, em Brasília - seus arcos mantêm uma unidade matemática, ao mesmo tempo em que são formalmente distintos - e o edifício da Editora Mondadori, Itália - com seus arcos assimétricos.

como um conjunto fechado e único, o abrigo tem um aspecto individual sem condição de conexões futuras. A única condição de ampliar sua capacidade é aumentando a quantidade de abrigos.

No caso do B&C, os dados básicos podem ser listados como: espessura da viga, cor das peças metálicas, linguagem de design e materiais utilizados. Os elementos variáveis poderiam ser: comprimento, altura, largura e inclinação. Foge assim das restrições da mera repetição de um módulo seqüencialmente na via, e mantém a unidade na fabricação, instalação e manutenção. Mas subsistem, nesta composição, muitos elementos modulares: os tubos de proteção, as luminárias, as baterias de bancos. E até mesmo a “curva final” é a repetição de um módulo, quatro vezes por abrigo.

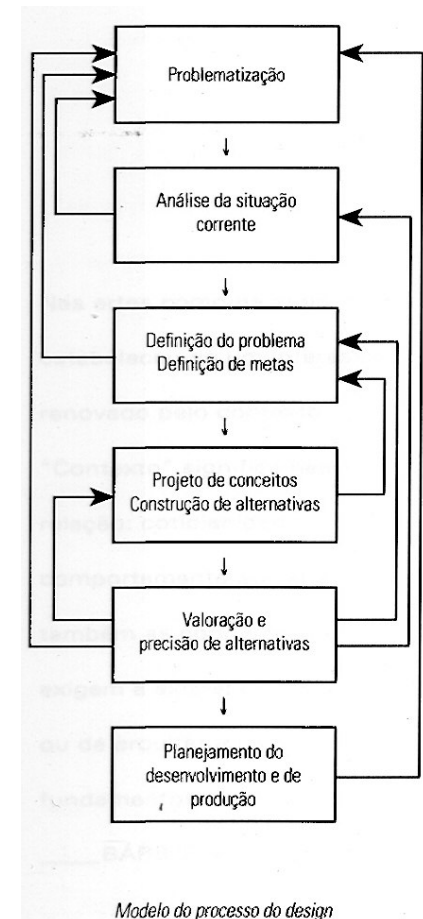
O desenvolvimento do abrigo B&C seguiu o modelo clássico de projeto em design: pesquisa, problematização, análise, definição de ações, conceitos e alternativas de projeto, reavaliação das definições, execução de modelos, correções e produção.

O primeiro mock-up, um abrigo inteiro executado em madeira, instalado ao lado do Teatro Municipal, confirmou a viabilidade da concepção, mas exigiu pequenas modificações de instalação (furação para cabos, locais para informação de linhas e vias próximas, altura da cobertura relativa ao solo para conforto do usuário, etc). Conforme será visto a seguir, os primeiros abrigos foram executados por uma empresa metalúrgica do Sul, acompanhados pelos autores. Conforme BURDEK (2006)<sup>90</sup>, neste caso, o feedback do processo, tanto após a avaliação do mock-up, quanto dos protótipos, se mostrou uma grande ferramenta de avaliação quando da seriação das peças.

90 - Para ilustrar o processo de projeto em design, foram consultados autores ligados à área:

*Em primeiro plano, está o processo de design como um sistema de manipulação de informações. Este modelo é caracterizado por várias possibilidades de realimentação (feedback) que não deixavam o processo de projeto parecer como um processo linear de resolução de problemas. O processo de projeto conta sempre com a possibilidade de, por meio de informações falhas ou novas, saltos tecnológicos, restrições legais e muito mais, tornar o processo de desenvolvimento moroso e redundante [...] Por isso, ficou claro que o repertório metodológico a ser utilizado é dependente da complexidade do problema (da escala de complexidade da xícara de café até o transporte urbano).*

(BURDEK, 2006, p206)



**imagem 88.** Esquematisação do processo de design, segundo BURDEK, 2006.

Pelos dados apurados na entrevista, apesar do desenvolvimento conjunto com técnicos da área de transporte, nota-se uma ausência de simulação e previsão da sobrevivência do equipamento em meio urbano, principalmente no tocante à ausência de estudos sobre os custos futuros de manutenção <sup>91</sup>. Ainda que os problemas de gestão e manutenção não sejam alvos diretos do projetista, resta a responsabilidade de viabilizar a permanência do objeto no meio urbano.

### 3.2.2 Considerações sobre a execução

A participação dos autores no processo de produção das peças produziu modificações já nos modelos iniciais. O know-how do escritório, de seus parceiros e firmas associadas, em cálculo de estruturas metálicas, contamina as especificações do abrigo desde a concepção do projeto até os aspectos de detalhamento completo do projeto para produção das peças: características técnicas de parafusos e buchas; cliques de encaixe para placas da cobertura, furos oblongos permitindo pequenos ajustes in loco, etc. Os detalhes altamente precisos e adotados no projeto de encaixes, vincos e dobras potencializam as características e possibilidades do material “metal”.

Com a necessidade de evitar a remoção de árvores ou postes previamente instalados, já que não havia o levantamento detalhado de todas as paradas de ônibus, conforme definição dos autores houve uma “permissão orgânica” a fim de garantir a estanqueidade pluvial da cobertura. Para literalmente contornar árvores e outros elementos verticais que estivessem na implantação, foi proposta a possibilidade de furos previsíveis na cobertura, protegidos por um anel de vedação em borracha, de modo a permitir o crescimento das árvores e as dilatações/flexões esperadas de outros elementos verticais. Essa condição foi efetivamente utilizada na parada do Hospital das Clínicas.



**imagem 89.** A cobertura, segmentada, permite a inserção/preservação de estruturas verticais já existentes - no caso, uma árvore.

---

91 - Há, obviamente, questões além do alcance do autor. Uma delas é sobre a cor do abrigo e a mudança de gestão. A cor vermelha, que mantém um caráter escultórico no abrigo, era símbolo da gestão da época. Havia um rumor que a gestão seguinte não poderia mudá-la, pois este aspecto estava delimitado contratualmente. Na entrevista, apurou-se que não existia essa delimitação. Mas, de fato, algum tempo depois, alguns abrigos foram repintados de cinza, em teoria, para se adequar à nova codificação do sistema de transporte por cores.

A experiência dos autores definiu materiais e processos comercialmente válidos, e não extrapolou a capacidade técnica oferecida pela indústria nacional - não houve a necessidade da importação, desenvolvimento ou produção de peças diferenciadas.

A pintura da cobertura usou uma tinta de base cerâmica termo isolante específica, mas em produção industrial; a adesivagem dos nomes e informações trabalhou com plásticos mais robustos e fragmentáveis, resistentes ao uso cotidiano; o isolamento acústico foi estudado e resolvido através de forro termo acústico adequado, aplicado entre a cobertura e a grelha de proteção.

A presença dos autores na execução das primeiras peças demonstra comprometimento e a expectativa da busca por melhorias do produto e das opções de inserção na cidade, embora nem todas estas soluções tenham sido totalmente implantadas.

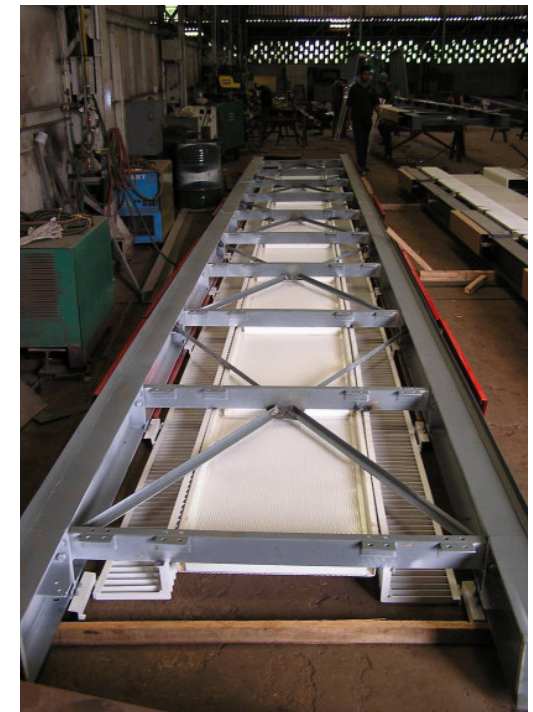
Inclusive quando foi feito o primeiro protótipo, já em escala industrial, tinha sido implantado no começo da [Avenida] 09 de julho umas duas ou três, começou a ficar muito caro por causa dessas carenagens [chapas de cobertura da estrutura interna]. A gente reviu o projeto inteirinho e ao invés da carenagem, era uma estrutura soldada que já tinha forma, uma estrutura mais simples para barateamento. Ficou só a estrutura mesmo, o desenho ficou o mesmo, aparentemente ela é muito parecida.

Mas se você olha as primeiras da [Avenida] 09 de Julho... Eu nem sei [se as unidades instaladas na Av 09 de Julho] são as melhores, porque também a outra também não ficou ruim, a grelha foi simplificada - tinha uma luminária e uma grelha por cima uma dobradiça que você podia abrir, tirava a luminária para trocar a lâmpada. E foi feito um forro em chapa soldada que ficava mais barato, e que protegia porque o pessoal fazia muita depredação. Então, foi simplificado, mas não perderam a qualidade, mas se você ver as primeiras são um pouco diferentes, são mais sofisticadas.

(Marcelo CORBUCCI, em entrevista concedida, 2007)

Porém, a diferença entre a quantidade originalmente proposta e a finalmente executada modificaram os custos de produção. Inclusive, limitado pela Lei Federal 8666/96, o projeto inicial, que seria repetido mais de 300 vezes, foi reduzido para pouco mais de 30 unidades fragmentadas em pequenos lotes e distribuídos para execução por pequenas firmas. Assim foram eliminadas as vantagens oferecidas por um projeto focado na industrialização:

[...] A briga nossa era se aquilo fosse desenvolvido em escala industrial, pegava uma montadora, que nem carro, e fazia aquilo em série. O custo era muito barato, o problema é que pela lei 8666 acabavam licitando em lotes, e cada construtora contratava o seu próprio metalheiro. A coisa sai cara, porque cada um pega uma coisa dessas pra fazer, tem que analisar o projeto inteiro e achar uma maneira de como vai executar



**imagem 90.** Execução da cobertura; contraventos metálicos, grade de proteção da iluminação escamoteável. A proteção termo-acústica é instalada acima dos contraventos, abaixo das placas de cobertura.



(algumas poucas unidades). É claro, fica diferente, uma coisa é fazer mil, depois você começa a produzir aquilo em escala, monta tudo e o custo cai pela metade...

[...] O nível de detalhamento disso aqui é de padrão europeu, porque a gente pensa: “puxa, eu vou fazer um negócio com mil e duzentas repetições”. O detalhamento e o nível de soluções são fundamentais.

(Marcelo CORBUCCI, em entrevista concedida, 2007)

Motivado, principalmente, pelos alegados altos custos do material e pelas dificuldades de produção e implantação, o Departamento de Projetos da SPTrans fez o redesenho e simplificação do produto final: as chapas da carcaça deixaram de ter função estrutural, e se tornaram apenas vedação da viga interna; e delgados tubos metálicos suportando a estrutura. Com exceção dos tubos verticais, não houve modificações relativas à forma ou ao conforto do usuário, e o acesso continuou amplo e desimpedido, assim como a visibilidade do entorno. As modificações relativas à manutenção (custo futuro, depreciação, horas-homem exigidas para manutenção) foram revistas pelo Setor de Manutenção, mas também foram modificadas durante a implantação, e constantemente através da manutenção cotidiana.

### 3.2.3 Considerações sobre a implantação

A determinação do edital, que convidava os escritórios à desenhar os novos abrigos, restringia os autores estritamente à execução do projeto - as remodelações e recálculos posteriores não estavam delimitados no contrato, de modo que sua participação nos demais procedimentos pode ser considerada empenho particular.

O projeto da implantação do ponto (geometria das vias, obras e instalações civis, fornecimento e ligação de rede elétrica e dados, sinalização de pista, sinalização aérea) ficou a cargo da SPTrans. Como a execução e instalação foram fragmentadas e com a ausência de recursos para monitorar a implantação, as variações surgiram, e os abrigos sofreram variações e descaracterizações: instalação acima da cota de piso indicada, unidades justapostas<sup>92</sup>, carcaça metálica mal-executada, variação não-autorizada dos acabamentos indicados, problemas na instalação do piso, etc.

92 - Segundo o autor, as unidades, quando instaladas próximas (uma para cada lado da via) deveriam sempre manter uma distância entre si, o que não se confirmou em alguns locais. Segundo apurado em conversas com funcionários da SPTrans, a pesada fundação, quando executada em local errado, não apresentava condições de realocação.



**imagem 91.** A implantação exige grandes máquinas e interdição de parte da via. Nesta foto, temos dois guindastes, enquanto um suportando a curva terminal, outro posiciona a estrutura horizontal da cobertura, que é descarregada do caminhão emparelhado.

O espaço urbano impõe sua escala, e inviabiliza o trabalho “tradicional” do projetista: dentro de condições controladas e trabalhando com tempo favorável, a assistência à implantação (que retroalimenta projetos e execuções futuras) é fundamental para a evolução da seriação da peça e da implantação. Compreender a complexidade do sistema de transporte urbano e sua interferência na implantação da peça poderia abrir novos caminhos no desenvolvimento do abrigo. É necessário avaliar as questões de pré e pós-projeto, conforme delimitado por CAUDURO:

Assumir estes conceitos implica em assumir uma nova metodologia de projeto. Em linhas gerais e muito simplificadas, podemos dizer que esta se caracteriza por uma redução da importância da prática projetual “sensu strictu” - isto é, o processo de definição das características físicas e formais dos objetos - e uma elevação da importância das fases de pré-projeto - o reconhecimento do objeto e dos sujeitos (usuários) - e de pós-projeto - isto é, do processo de implantação e institucionalização dos sistemas de objetos e normas de ocupação da paisagem urbana.

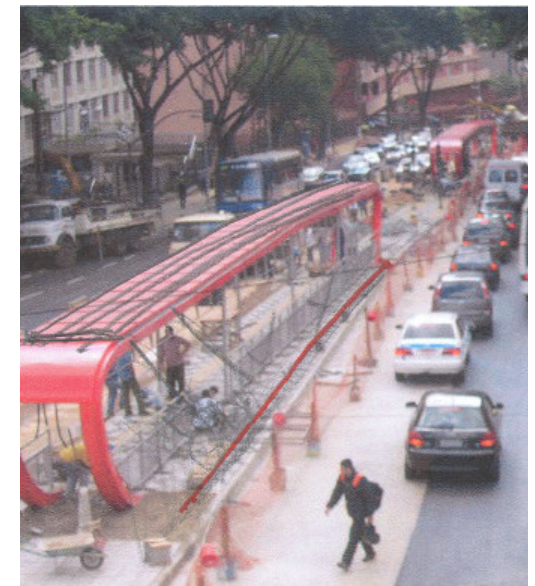
CAUDURO, 1980, página não identificada

A questão da depredação urbana foi bem equacionada, de fato, cerca de quatro anos após a instalação, as peças mantêm sua integridade plástica e funcional, sobrevivendo ao impacto do usuário e às agressões do meio urbano.

Entretanto poderia haver modificações pelas questões operacionais e financeiras da manutenção. Por exemplo, apesar da iluminação eficaz, avaliar o custo total de operação/manutenção durante o ciclo de vida do produto possibilitaria usar lâmpadas mais duráveis, portanto mais caras, mas de baixíssima manutenção/troca. Houve também a confusa aparição do “abrigo SP450”, conforme apresentado a seguir. Alegando altos custos, a SPTrans desenvolveu em suas oficinas seu próprio abrigo. Uma melhor negociação com a equipe técnica de finanças e manutenção poderia ter orientado o desenvolvimento do módulo básico original, de modo a cobrir as expectativas e necessidades do contratante.

A execução, a SPTrans pulverizou para um monte de escritórios. Alguns de bom senso ligavam pra gente e falavam: “posso até aí para a gente conversar?”. E a gente conversava. E tem gente que fez de qualquer jeito...

Inclusive na Rebouças, em frente ao Hospital das Clínicas tem um absurdo. Erraram a implantação: olhando de cima, você tem uma aqui e você tem outra aqui [sempre defasadas, separadas]. Não existe isso na nossa concepção [os abrigos conectados], elas sempre tinham uma distância entre uma e outra, e isso aqui é coisa de cara que errou a fundação, e aí não tinha como fazer nada com um bloco de fundação muito grande, são poucos mas são muito grandes. Então ficaram juntas, causando uma coisa muito estranha.



**imagem 92.** A instalação de uma estrutura tão grande gera traumas no trânsito local.

Depois inventaram uns troços que vira uma escada e liga nela sem o menor critério, lá em frente ao shopping Eldorado, lá na Consolação tem uma saidinha com outra cobertura que não tem nada haver com o ponto. Custava chamar a gente e falar: “ó, pensa em uma ligação, qualquer coisa” sabe?

(Marcelo CORBUCCI, em entrevista concedida, 2007)

Também há falhas do contratante. Percebe-se um estoicismo indevido no Edital de Chamada, que não toca em questões de manutenção, forma e necessidades do usuário. O abrigo sempre é visto pela ótica matemática de funcionamento do sistema de transporte: não se nota preocupação em delimitar as funções e necessidades do munícipe. Não foram encontrados levantamentos quantitativo ou qualitativo sobre sua percepção, necessidades e expectativas perante os abrigos.

Houve, também, conflitos jurídicos primários: pela Lei 8666/93, a contratação de projetos na forma de convite tem um teto financeiro, alcançado antes mesmo da contratação. Porém, não cobrir os custos de monitoração da execução ou revisões no trabalho trunca a seqüência de desenvolvimento, e torna dispendiosa a concepção de abrigos, que são usados em apenas uma gestão de Prefeitura - naquela em que foram concebidos.

### 3.3 Abrigo SP450 - desenvolvimento interno SPTrans

Teoricamente, a estação de transferência especificada na concorrência seria implantada nos pontos de grande fluxo e no cruzamento de grandes vias. Para os pontos de menor fluxo, o escritório Barbosa e Corbucci desenvolvera uma unidade simples baseada na curva padrão - um modelo menor, de quatro metros de comprimento.

Curiosamente, à época da instalação do B&C, a equipe interna da SPTrans desenvolveu em paralelo outro abrigo. O novo abrigo, batizado SP450 (em homenagem aos 450 anos do município), rivalizou com a peça menor do conjunto B&C. Este redesenho buscou mimetizar a forma do B&C, mas repetindo os paradigmas de um abrigo bem-aceito pela cidade: o modelo Barcelona. O abrigo SP450 sobrepujou o modelo B&C e se tornou o padrão para os atuais corredores e paradas, sendo inclusive instalado em paradas intermediárias nos corredores que já continham os abrigos B&C.



**imagem 93.** O abrigo SP450. Av Vereador José Diniz, SP.

### 3.3.1 Considerações sobre a concepção e a execução

A concepção do SP450 partiu dos aspectos plásticos fornecido pelo B&C (vermelho, metálico, compondo uma grande curva), e das boas condições de manutenção do Barcelona (modular, pequeno, instalado em sentido transversal à via, com dois tubos verticais suportando uma cobertura curva e bateria de quatro assentos), mas seu alvo era a redução dramática de custos em relação ao B&C <sup>93</sup>.

Em relato obtido nos depoimentos e entrevistas das pesquisas, um técnico da SPTrans apontou que o B&C, que em teoria seria uma grande viga tensionada, apresentaria custos desproporcionalmente altos em relação às fundações:

Para fazer esses tirantes, a fundação era enorme! Na hora do detalhamento, os blocos eram enormes, para evitar dessa estrutura subir. Era uma coisa violenta!

[...] Na hora de conversar com o calculista em metálica, a proposta morreu: virou um abrigo apoiado no chão. Ficou o perfil enorme, uma fundação “fraca” e os pilaretes com a carga da cobertura. Manteve o aspecto original, mas pesado, sem a virtude de não ter fundação no meio.

(Arquiteto Pedro Di Mase, Setor de Projetos SPTrans, em entrevista concedida, 2008)

O projeto buscou manter o aspecto plástico, priorizando os baixos custos de instalação e manutenção. Dentro da concepção estrutural, a proposta era evitar as grandes fundações, a sobrecarga de peso da estrutura e a captação pluvial sofisticada. Outra referência de concepção era o peso da peça em aço, tomando como base 300kg como peso ideal em relação aos custos de seriação <sup>94</sup>. A cobertura manteve placas em policarbonato alveolar, fixada à estrutura curva. A instalação elétrica, de projeto posterior, se resume a uma luminária simples sob a cobertura, com alguma condição para instalação de CFTV.

O protótipo teve a forma final definida pela SPTrans <sup>95</sup>. O molde do desenho, a impressão em

93 - A referência, em valores da época, aponta que cada abrigo B&C instalado custou R\$200.000,00. Ainda que cada abrigo B&C seja pelo menos quatro vezes maior que o SP450, este torna imbatível com seus R\$13.000,00 por unidade.

94 - O abrigo atual, redesenhado, completo, pesa cerca de 350kg.

95 - Para esse dimensionamento, contou-se com o conhecimento técnico do pessoal interno, inclusive o envolvimento direto do Diretor Geral da entidade na época. Como engenheiro civil, tinha conhecimento sobre o dimensionamento de estruturas metálicas, e contatos com firmas fornecedoras e executantes.



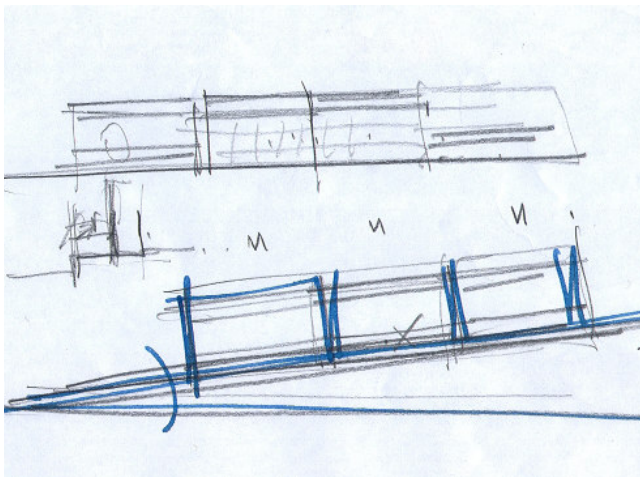
**imagem 94.** e **imagem 95.** Dois projetos que influenciaram na concepção do abrigo SP450: modelo Barcelona e modelo “Covas”.



**imagem 96. e**  
**imagem 97.** Aspecto geral do SP450 instalado.



**imagem 98.** Sua concepção permite a instalação em locais de geometria complexa.



**imagem 99.** Estudo da SPTrans sobre a interferência da inclinação do terreno na instalação do abrigo.



**imagem 100.** Aspecto geral posterior de um conjunto instalado; a cobertura não tolera muitas inclinações.



**imagem 101.** O protótipo, instalado na Garagem Santa Rita, base da SPTrans.

Abrigos de ônibus em São Paulo  
Análise da produção recente



imagem 102. e  
imagem 103. e  
imagem 104. Detalhes do SP450: painel informativo curvado, conjunto de luminária, captação pluvial e fotocélula para acionamento automático da luz...



imagem 105. e  
imagem 106. e  
imagem 107. e  
imagem 108. ...fixação dos tubos horizontais e da lixeira, acesso de infra-estrutura no piso, fixação dos bancos, caixa externa para câmera de vigilância.



**imagem 109.** e  
**imagem 110.** e  
**imagem 111.** Aspectos da produção do protótipo SP450: montagem geral, visão lateral, montagem dos bancos.



**imagem 112.** e  
**imagem 113.** e  
**imagem 114.** Aspectos da implantação: fundação leve, estrutura não finalizada mas estável, baixa quantidade de mão-de-obra, pouca interferência no local e no fluxo, trabalhando sobre piso já instalado.

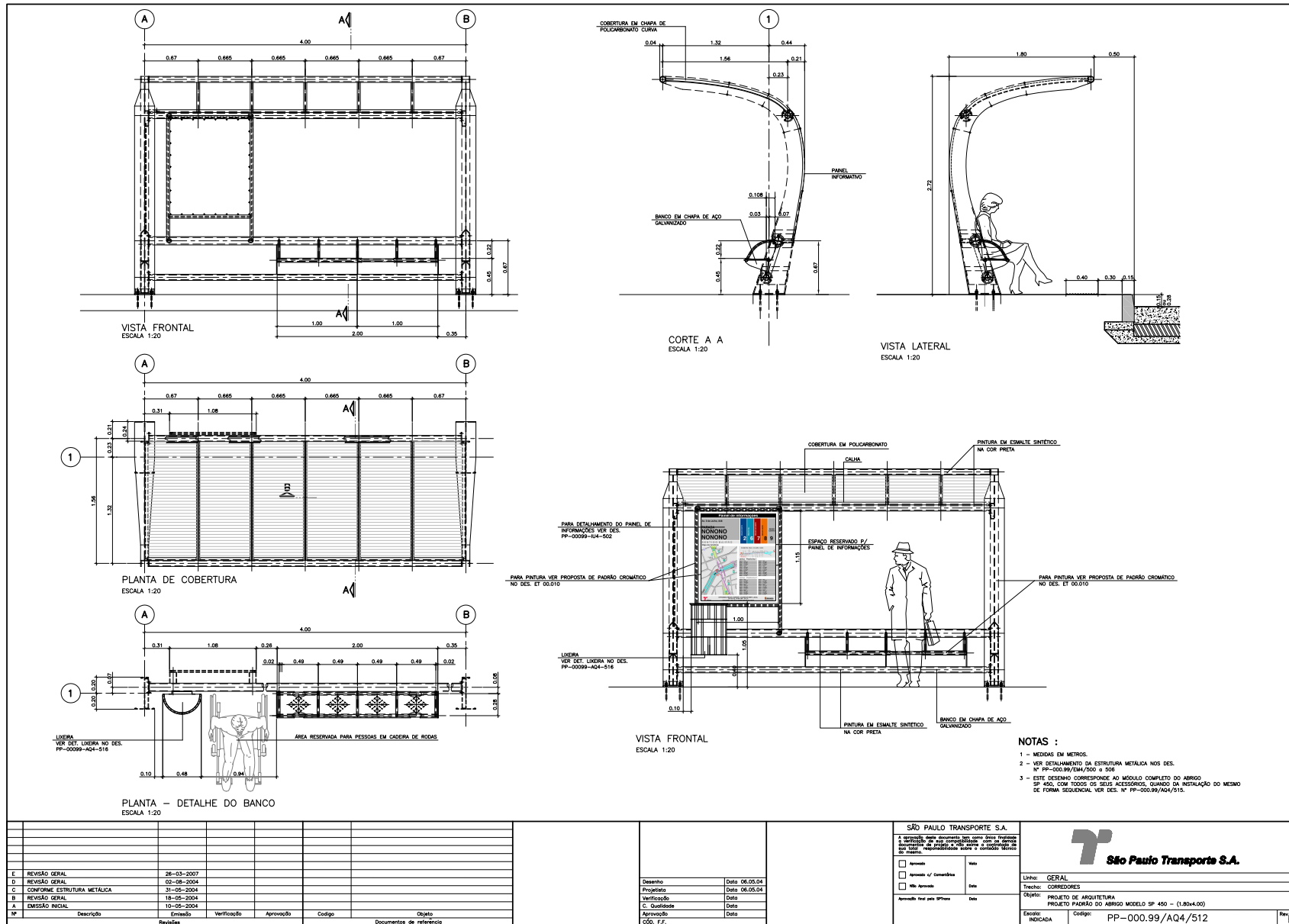


imagem 115. Planta do abrigo SP450. Para maiores detalhes, ver as demais plantas no ANEXO 09 - Plantas, cortes e detalhes do ABRIGO SP450.



tamanho real, foi repassada a giz sobre uma placa metálica. Uma serralheria externa recortou este primeiro perfil, que foi checado dentro do escritório da SPTrans. Esta curva retornou à serralheria para ajustes, e por fim executou o protótipo do SP450, instalado para avaliações dentro da Garagem Santa Rita, uma das bases da SPTrans. A observação e avaliação do protótipo levaram a outros ajustes: dimensões, ajustes, balanço, resistência, estabilidade <sup>96</sup>.

Um escritório externo especialista em cálculo de estruturas metálicas contratado determinou a execução de ajustes. Foram executadas correções relativas a esforços mecânicos e fixações e reforçada a curva interna, melhorando a resistência às forças de arranque de ventos. O projeto final, devidamente calculado e desenhado, foi repassado às empreiteiras executoras; estas fragmentaram a execução e instalação de cerca de quinhentas peças em seis serralherias menores <sup>97</sup>.

Baseadas no mesmo projeto, teoricamente estas quinhentas execuções seriam similares. Na prática, com execução pulverizada em pequenas serralherias, cada lote de peças é levemente modificado, de acordo com o detalhamento do projeto e das características de produção de cada oficina, visando se adequar à implantação ou para agregar novas capacidades (como iluminação ou painéis informativos). Cada série, com diferenciações na execução, exige da equipe de implantação muita versatilidade na instalação.

Isso foi dividido em seis serralherias, e cada uma fez um detalhe. Barateou, mas não tem um padrão. As condições de fixação do policarbonato, por exemplo, cada um tem um detalhe: parafuso, solda, rebite... (Arquiteto Pedro Di Mase, Setor de Projetos SPTrans, em entrevista concedida, 2008)

### 3.3.2 Considerações sobre a implantação

Seja por questões de custo ou execução, o SP450 foi efetivamente eleito para operar como abrigo de ônibus padrão em São Paulo. As condições e restrições para essa implantação pela cidade

<sup>96</sup> - Ainda com o redesenho, os abrigos SP450 não têm estabilidade independente. Sua grande cobertura em balanço projeta o baricentro além dos apoios no solo. O conjunto só é estável quando devidamente parafusado/fixado na fundação.

<sup>97</sup> - Algumas chegaram a subcontratar serviços ou execução de peças, fragmentando ainda mais o processo.



**imagem 116.** e **imagem 117.** Variações da fixação do tubo horizontal dos bancos em peças executadas por diferentes firmas; e variação na fundação.

seriam então determinadas pelo sistema de transporte da SPTrans - em novembro de 2007 a cidade já contava com 1034 unidades.

As características de produção em baixo volume de peças, aliadas às grandes variações das distintas localidades de implantação, e a ausências de projetos específicos de implantação, conduzem à variações em cada abrigo.

Sem controle ou acompanhamento, as variações na execução do produto e na implantação se tornam evidentes. Em verificações em campo, pode-se rapidamente perceber algumas variantes, reflexo de adaptações da produção e implantação. A base para fundação oscila com soluções com: parafusos em espera, esperas com barras dobradas (sem parafusos), ou simplesmente soldadas. Esta diversidade também ocorre no suporte dos bancos: ora chapas maiores na estrutura vertical, ora um pequeno enxerto soldado diretamente no ponto necessário.

Há uma variação também na origem e instalação dos abrigos. As cerca de quinhentas peças iniciais, instaladas nos corredores, contaram com levantamento do entorno e projeto para implantação, realizados pelo setor de Projetos da SPTrans. Os abrigos fora destas condições foram instalados por outro setor (Divisão de Pontos e Abrigos) com projeto de implantação genérico, que exige adaptações a cada situação. As condições de infra-estrutura (luz e telefonia) foram ajustadas para cada localização, e se restringiam às condições de cada local. A instalação do sistema elétrico e de iluminação aparenta ser posterior à concepção do projeto: um tubo metálico protege o fio elétrico desde a caixa de entrada subterrânea.

Existem também passagens que apontam as limitações próprias dos órgãos públicos: a fim de completar a ligação entre duas avenidas com inauguração já marcada, foram instalados oito módulos retirados do conjunto de outros pontos de parada, já que não haveria tempo ou dinheiro disponível para executar novos módulos.



**imagem 118.** O aspecto mais artesanal da instalação (do SP450 em relação ao B&C) é menos traumático, mas gera mais variações e ajustes.

### 3.4 Comparações entre os abrigos - projetos de concepções distintas

É possível notar duas diretrizes de projetos, análise reforçada quando confrontados os dois projetos. Ainda que ambos partam das mesmas condições urbanas, dividam a mesma cidade na mesma época, com as mesmas limitações e dimensões de um único sistema de transporte, são nítidas as diferenças entre um projeto gerado pelos técnicos da Administração Municipal e do Planejamento, e outro realizado pelos envolvidos no Projeto e Manutenção.

O próprio concurso já sinaliza esta cisão. O concurso é determinado pela esfera mais alta do Poder Municipal (o próprio Prefeito), e o estoicismo da “carta-convite” expõe apenas parâmetros de Planejamento do Sistema de Transporte - expansão do sistema, financiamento, interesse e alcance da produção. As questões ligadas ao objeto, como instalação, manutenção, durabilidade e custos, são depreciadas em favor das decisões globais sobre o conjunto do Transporte e dos interesses sócio-político vigentes.

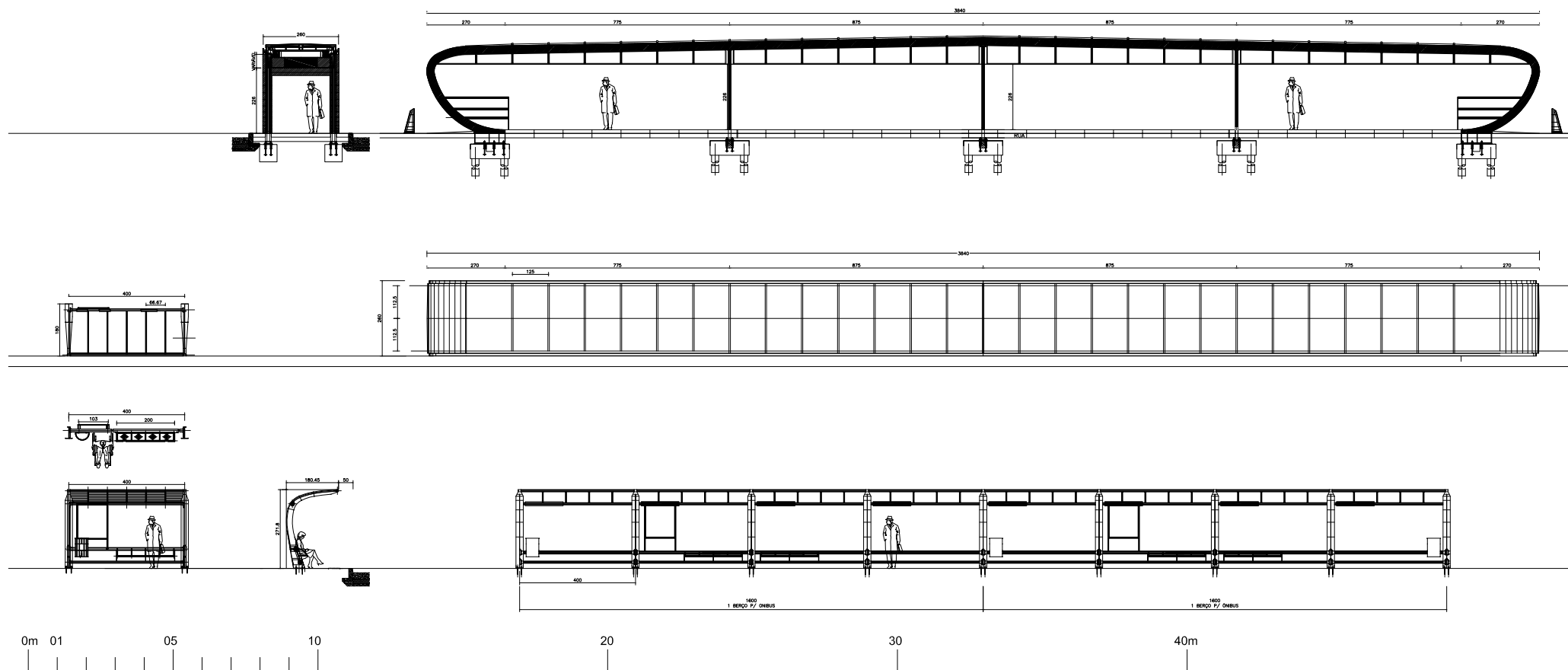
O abrigo B&C é um produto inédito em São Paulo, adequado a sistemas de transporte com acesso em via central. Uma grande estrutura, dimensionada para cada ponto de parada praticamente individual, e complexa a ponto de se tornar quase uma construção no meio urbano. Estipula a parametrização da dimensão total do abrigo como base de projeto, utilizando internamente elementos modulares, e propõe o embarque longitudinalmente à via, sem “frente” ou “costas”.

Por sua vez, a equipe operacional não incorporou a proposta vencedora, abandonando-a em favor a um padrão anterior, já conhecido e mais seguro. No seu próprio projeto, avaliou as questões físico-práticas, as definições de custo, de viabilidade, e de manutenção do abrigo.

O abrigo SP450 é resultado de uma composição da SPTrans buscando adequar a proposta do B&C à realidade da operação da empresa: viabilizar a complexidade do projeto, da produção e dos custos. Este projeto parte de parâmetros pontuais, eleitos das experiências com abrigos anteriores. Na prática, a simplicidade do projeto baseado em módulos dispensa os complexos projetos de implantação, e exige poucos recursos para instalação - permite utilizar pessoal e maquinário sem especialização<sup>98</sup>.

---

98 - Outro abrigo simples, que pode ser comparado na sua dispersão pela cidade é o citado abrigo Covas. Esta situação tem reflexo físico na implantação: de um lado, grandes máquinas obstruindo o tráfego e manobrando uma grande estrutura; de outro, operários não especializados instalando com grande facilidade peças avulsas.



**imagem 119.** Comparação visual entre os dois modelos de abrigo: elevações B&C (linha superior), coberturas SP450 x B&C (linha intermediária); elevações SP450 (linha inferior).

A implantação dos dois modelos de abrigos apresenta planejamento e execução muito próximos, já que as questões no espaço público são iguais: buscam pouca interferência na calçada, usando aço em estruturas verticais delgadas. Apesar de almejar uma padronização, há variações necessárias para instalação em cada situação. Em consequência, cada objeto termina levemente modificado, e, esta modificação sem documentação levará à problemas posteriores para a Manutenção. Também em ambos estão ausentes parâmetros iniciais, determinações ou considerações sobre as necessidades do usuário.

Em relação à escala de reprodução, as premissas de concepção e execução são absolutamente distintas. No B&C, há uma proposta de repetição e industrialização, frustrada por uma estrutura concebida para execução quase artesanal que mimetiza pontos positivos de projetos anteriores (o abrigoSP450).

Pode-se aventar uma falha na interação entre os setores de Planejamento, Projeto e Manutenção do órgão, já que os critérios de concepção são questionados e debatidos posteriormente à instalação. Esta inversão, possivelmente gerada pelo descompasso entre os diversos setores municipais envolvidos, parece ser constante.

### **3.4.1 O produto concebido**

O abrigo B&C trabalha com os processos de concepção e execução dentro do conceito convencional de design de produto. Pensando na produção industrial do abrigo, houve efetivamente a cisão das operações de execução e concepção: esta, global, em prancheta, com linguagem e processos industriais; aquela, dividida em diversas firmas, sem a participação dos autores, com alterações determinadas por questões técnico-financeiras. Sua estrutura é indissociável da cobertura, resolvida com chapas metálicas rígidas e opacas, que conduzem a captação pluvial para calhas embutidas e descarga direto no meio-fio.

O SP450 é um módulo tradicional, replicável a todas as situações de volume de passageiros e condições urbanas, com estruturas verticais independentes dos tubos horizontais. A concepção

e a execução são indissociáveis, com influência e contaminação recíprocas. O projeto era enviado à execução; e as primeiras peças retornavam para análise e redesenho. A cobertura é de placas plásticas de policarbonato transparentes curvadas, e a captação pluvial é lançada a 2m do piso, nas costas do abrigo. O aspecto plástico é derivado da expressão do material e técnica de operação em metal, e recupera as referências visuais da curva do abrigo B&C original (proporção, inclinação). Mas, de fato, a inspiração estrutural do SP450 vem do abrigo Barcelona: um módulo repetido e variado de acordo com cada instalação, com uma “face” de embarque, e consequentemente “costas”.

### 3.4.2 O produto executado

O abrigo B&C tem uma concepção de produção industrial: projetos pré-calculados, processos pré-concebidos, detalhes de instalação e operação já esquematizados. A reprodução estava calcada na fabricação de grande quantidade de peças, diminuindo os custos individuais de execução. Condição frustrada pelo abandono do projeto, seja por sua complexidade de execução/instalação, seja por seu custo inicial alto. Este abrigo exige pré-montagem das peças, ainda na oficina de produção, que envia as peças semi-montadas ao canteiro.

O abrigo SP450 tem dois períodos. As primeiras quinhentas peças, executadas para completar as instalações nos corredores de ônibus, nos pontos não cobertos pelo B&C, foram implantadas pelas próprias firmas. Possivelmente a base e fundação eram executadas pela empreiteira e a instalação do abrigo pelas serralherias, já prevendo a necessidade de pequenos ajustes. Algumas serralherias foram subcontratadas por serviços maiores, o que aumenta as variáveis nas peças. A segunda remessa do SP450 está em execução: são mais 700 peças, executadas por firma vencedora de concorrência. Apesar do melhor controle do processo, já houve variações entre o projeto apresentado, e as primeiras peças entregues. A instalação será fora dos corredores, pela equipe de Manutenção.

### 3.4.3 O produto implantado

A implantação do B&C demanda uma preparação simultânea do canteiro para receber estas grandes estruturas: fundações posicionadas, tráfego desviado, pessoal especializado disponível, grandes máquinas para suporte e colocação. A instalação foi fragmentada em firmas externas<sup>99</sup>, com projetos executivos para cada local, verificados pela SPTrans, mas com resultados diferentes da proposta original, já que cada peça é quase única, com resultados diretos na manutenção.

O abrigo SP450 é enviado desmontado; as peças são descarregadas no local, condição que dispensa fundações à espera. Como não há necessidade de mão-de-obra ou máquinas especializadas ou de paralisar parte da via, a montagem é menos traumática e pode aguardar a preparação das fundações e do entorno no próprio canteiro. Os ajustes para instalação são mais imediatos, diretos e simples.

---

99 - Em documento interno da SPTrans, para o conjunto de 76km de corredores com abrigos B&C, foram contadas 03 firmas projetistas: Planservi, Vetec e Araguaia. A execução ocorreu com 07 firmas (ou consórcios) constituídos: Arvek, Catioca, OAS, Queiroz Galvão, SA Paulista, Simioni, e o consórcio Lenc Opus Simioni. Ao todo, temos 07 combinações de firmas contabilizadas para executar os corredores e executar e instalar os abrigos. Para mais informações, ver ANEXO03.

3.4.4 Ficha síntese: abrigos B&C e SP450



**B&C**

**nome**

**SP450**

Escritório Barbosa e Corbucci Arquitetos Associados  
Grandes estruturas metálicas industriais e comerciais

autoria  
experiência

Divisão de Projetos - São Paulo Transportes SA - DE GOM PRO SPTRANS  
Toda a rede de Transporte Público de Ônibus em SP,  
incluindo corredores e terminais  
Direta, gestão municipal 2001~04

Concurso restrito por carta-convite, gestão municipal 2001~04  
1200

forma de participação  
quantidade original estimada

500 iniciais + 700 em execução (instaladas 1035 até jan2008)

35

quantidade executada

1,8x3,2x38,4m ; 2,6x3,2x38,4m; 3,5x3,2x30,4m

dimensões (LxPxA)

1,8x4,0x2,7m

10500kg (dimensão 2,6x38,4m; equivale a 08 unidades SP450)

peso (kg)

350kg

R\$200.000,00 (dimensão 2,6x38,4m;  
equivale a 08 unidades SP450)

custo instalado estimado R\$  
custo instalado estimado US\$

R\$13.000,00  
US\$4.467,35

US\$68.728,52

(média anual US\$ 2004: R\$2,91)

concepção

Módulo de dimensão fixa, com variações pré-estabelecidas (espelhado, com banco, com lixeira, etc)  
Projeto da SPTrans, condensa aspectos formais do B&C e construtivos do Barcelona  
Proposta de redução de custos de produção e implantação, em relação ao vencedor da Concorrência

Dimensão total parametrizável, com elementos modulares internos  
Resultado de Concorrência Municipal, com participantes convidados  
Proposta de instalação por toda a cidade, com base em reprodução industrial



Representando o novo padrão do Sistema Interligado Em indústria específica, no sul do país Protótipos em operação (Av 09 de Julho)	proposta simbólica prototipagem	Referências formais ao projeto do abrigo B&C Em serralheria na cidade de São Paulo Não se sabe a condição atual do protótipo
Projeto executado pelo próprio escritório, com apoio de profissionais externos Projeto pré-calculado estruturalmente Projeto com avaliação termo acústica Fragmentada entre 06 empreiteiras, que terceirizaram a execução Produção manual, com baixas repetições	projeto do produto	Projeto executado pelo Setor de Projetos da SPTrans Projeto e cálculo desenvolvidos simultaneamente com a produção
Projeto de Implantação realizado pela SPTrans	execução da peça	Fragmentada entre 07 serralherias Produção manual, com altas repetições
Projeto de Implantação realizado pela SPTrans	projeto de implantação	Projeto de Implantação realizado pela SPTrans, para as primeiras 500 peças As 700 peças seguintes seguem projeto de implantação padrão
Pelas próprias empreiteiras O conjunto montado é estável Exige fundações pesadas, de difícil ajuste Exige braço Munk para montagem O conjunto acompanha a inclinação do terreno	implantação	Pelas próprias serralherias e pela Manutenção interna da SPTrans O conjunto tem o baricentro fora do apoio; instável sem fundação Fundações leves, de fácil ajuste Montagem por mão-de-obra simples, com poucos equipamentos Os módulos são adaptados à inclinação do terreno
Pela equipe de Manutenção interna da SPTrans Portas e placas removíveis, para acesso à infra-estrutura Fixação das testeiras em policarbonato reforçadas Substituição/recolocação da iluminação por LEDs Instalação de lixeiras padrão SPTrans	manutenção	Pela equipe de Manutenção interna da SPTrans Infra-estrutura toda aparente; sem necessidade de acessos Instalação de captação pluvial Instalação de iluminação Instalação de caixa para CFTV
Estrutura e cobertura em aço SAC41; contraventos em aço A36	estrutura	chapa em aço ASTM A570
Fundações pesadas nas extremidades (180x100x160cm, em formato 'U')	fundação	Blocos de fundações rasos para cada apoio vertical (100x60x30cm)
Concretagem superficial, para suportes intermediários	cobertura	Policarbonato alveolar, curvado
Chapa metálica nervurada, com isolante térmico e fonoabsorvente (lã de vidro) Pintura superior em esmalte cerâmico (termo isolante)		
Captação paralela à via (02 linhas) Calha horizontal embutida no nível da cobertura Condução vertical por tubo de cobre embutido, até o meio-fio	captação pluvial	Captação pela face posterior ao embarque, paralela à via Calha horizontal exposta no nível da cobertura Sem condutor vertical
Ladrilho hidráulico padrão SPTrans Faixas de piso podotátil Iluminação de balizamento com LEDs	piso	Ladrilho hidráulico padrão SPTrans Faixas de piso podotátil
Banco liso metálico, a 45cm do piso Apoio glúteo metálico (barras a 80cm do piso)	assentos	Banco metálico, conjunto com 04 unidades, a 45cm do piso
Metálica, padrão SPTrans 64x48cm	lixeira	Metálica, padrão SPTrans 64x48cm
Prevista no projeto original Não contemplada na execução	telefonia pública	Não contemplada

Epóxi spray; aplicação em fábrica	pintura	Esmalte sintético rolo; aplicação em fábrica e no local
Captação de tubulação subterrânea	elétrica	Captação de tubulação subterrânea
Condutor vertical embutido		Condutor vertical aparente
4x tubular fluorescente 32W (a cada 02 metros)	iluminação	2x tubular fluorescente 32W
luminária protegida por grade		luminária exposta
ativação por fotocélula externa		ativação por fotocélula externa
Grade posterior em calçadas estreitas	proteção posterior	Desnecessária, conta com trave horizontal de suporte aos bancos
Desnecessária em calçadas largas		
Rampas e acessos contemplados no Projeto de Implantação	acessibilidade	Rampas e acessos contemplados no Projeto de Implantação
Piso podotátil		Piso podotátil
Iluminação de balizamento do piso com LEDs		
Não contemplado	suporte para propaganda	Não contemplado
Painel informativo rígido, com cobertura em policarbonato maciço 1,15x1m	informações	Painel informativo rígido curvo, com cobertura em policarbonato maciço 1,15x1m
Informações sobre o ponto em vinil autoadesivo, na estrutura e na testeira		Informações sobre o ponto em vinil autoadesivo, na estrutura
Painel digital de mensagem variável		Painel digital de mensagem variável
Através de Faixa de Pedestres sinalizada, e guia rebaixada	acesso	Através de Faixa de Pedestres sinalizada, e guia rebaixada
Nicho preparado para receber câmera de CFTV	segurança	Caixa acoplada externa para receber câmera de CFTV
Ao longo da via	orientação no canteiro	Transversal à via
Acessa os dois lados da via	gerenciamento do sistema	Acompanha o sentido de fluxo da via
Repintura para novo padrão SPTrans		Repintura para novo padrão SPTrans

## **CAP04- Considerações finais**



O interesse de aprofundar-se no tema do mobiliário urbano de São Paulo mostrou-se instigante pela ausência de discussão destes elementos que nos envolvem cotidianamente pela cidade, e válido exatamente pela ausência de material técnico analítico sobre o assunto. A necessidade do mobiliário surge com o nascimento da urbe: o agrupamento de seus moradores exige serviços disponíveis no meio coletivo, quer fossem fornecidos pelo poder público ou particular.

A amplidão do tema demonstrava sua complexidade já na ausência da definição do termo “mobiliário urbano”. A falta de coesão entre as definições pode ser exemplificada através das três últimas gestões da Prefeitura da cidade de São Paulo, que chancelou três legislações diferentes sobre o assunto, uma por gestão.

A documentação histórica ou técnica é limitada, o que validou o esclarecedor relato dos profissionais envolvidos no tema. Estes apontaram que as diretrizes de concepção do mobiliário não abrangem somente as questões técnicas tangíveis (forma, material, montagem, e afins), mas também envolvem discussões estratégicas, sociais, políticas e econômicas.

A singela perspectiva histórica do espaço público ajuda a determinar as condições de concepção, implantação e uso das peças, e esclarece algumas de suas funções urbanas: interface aos sistemas, apoio à manutenção, conforto ao munícipe, representação simbólica e referência histórica à estrutura da sociedade e às condições de execução e seriação. Também ajuda a descrever alguns dos interesses e conflitos dos diversos poderes que agem neste cenário: o Poder Público, com seu gerenciamento defasado; a Legislação, que compartimenta o uso do espaço e das verbas; e a Iniciativa Privada, como exploradora do mobiliário, seja como peça executada, seja como suporte de propaganda em meio urbano.

A discussão do mobiliário urbano ultrapassa as questões isoladas de desenho e execução. A erosão da distinção entre teoria e prática é sintomática de um desmoronamento maior das fronteiras, que separam áreas de conhecimento e métodos científicos. As disciplinas tradicionais autônomas e compartimentadas dão lugar à interdisciplinaridade, e a complexidade na discussão e manipulação dos dados da urbe aflige os técnicos e exige um passo corajoso diante da atual compartimentalização de funções:

Os métodos tradicionais de projeto de produto, que permitiam a manipulação de um número reduzido de parâmetros, hoje revelam-se insuficientes. A complexidade dos problemas do ambiente urbano exige métodos radicalmente novos que permitam dominar, utilizar e satisfazer à imensa complexidade dos problemas e assegurar, realmente, o bom resultado da prática de projeto.

Isto implica em trabalhar como membro de equipes interdisciplinares, compostas de especialistas em problemas tecnológicos e especialistas em problemas humanos. [...] Afinal, o meio ambiente não é um sistema de objetos?

(CAUDURO, 1992, p27)

Conceitos como “custo global” do produto ou a análise do seu “ciclo de vida” não são apresentados ao aluno e portanto cada design ou projeto é visto como uma solução autônoma e “inocente”, apenas mais ou menos desejável do ponto de vista do consumo. [...] Prega a conformidade às normas vigentes e defende, sem críticas, a manutenção do status quo, o que relega o designer à única opção de despejar na sociedade mais entulho e mais objetos efêmeros. O designer se torna uma figura que gera problemas, em vez de solucioná-los.

(WHITELEY, 1998, p68)

Deve-se propor uma resolução conjunta entre os distintos profissionais que discutem e compreendem a cidade: seu espaço (geógrafos e historiadores), seus mecanismos cotidianos (arquitetos, designers, engenheiros, economistas) e as condições e limitações perante o Estado

(advogados, políticos). O isolamento do projetista frente ao funcionamento hermético da máquina estatal também é amplificado pela constante mudança das políticas municipais sobre o assunto, que redirecionam (ou bloqueiam) a capacidade técnica e de financiamento. Ressurge a necessidade destes projetistas-autores comporem seu papel social, direcionando a finalidade do processo ao interesse do coletivo:

O resultado são espaços frios e desinteressantes. Este seria o perigo de designs puramente geométricos ou implacáveis na busca de um conceito abstrato, sem propósitos sociais. Eis porque, para seu grupo, um bom espaço público tem de primar por ser compreensivo, democrático e significativo.

[...] Eis porque acham que os projetistas de alto nível deveriam trabalhar com expectativas mais modestas. Plano e design deveriam ser compartilhados com usuários. O espaço público poderia ser uma força, no estabelecimento de uma cultura pública.

(YAZIGI, 2000, p313, p335)

As decisões fragmentadas da paisagem urbana são assumidas pelo Poder Municipal e apoiadas pela Legislação vigente e pela estrutura operacional dispersa entre as diversas Secretarias e órgãos afins. Tema sempre repetido na Gestão Pública, a ausência de um feedback do processo inutiliza recursos (projeto, fabricação, capital) e esgota as chances de equipar os sistemas urbanos com ferramentas valiosas. Enquanto a Administração Municipal não superar a fragmentação da gestão do espaço urbano, as decisões e orientações sobre mobiliário urbano serão o reflexo de um sistema parcial e limitado.

Como exemplo, o resultado do Concurso para abrigo de ônibus novamente foi fragmentado. Originou-se através de um projeto concebido pelas ferramentas e procedimentos convencionais, com respaldo político e concebido para ser executado em bases industrializadas. Este projeto foi abandonado quando confrontado à urgência do funcionamento do sistema: executou-se um projeto mais modesto, de forte base manufatureira, e que, alavancado por critérios econômicos e



**imagem 120.** O descompasso das esferas de coordenação, concepção, execução e manutenção do Setor Público se evidencia na visão segmentada de cada função, em prejuízo do conjunto.

de manutenção, se multiplicou e abrangeu a cidade, com variações na seriação deixadas como a complicada herança para a manutenção da rede. São dois produtos distintos, respondendo a problemas distintos, já que não houve suficiente troca de informações para cobrir a grande distância entre a expectativa da concepção e a realidade da operação.

De todo modo, as novas propostas resultantes do concurso devem ser entendidas como saudáveis, ainda que não tenham sido absorvidas pela pronta estrutura em funcionamento. Embora muito possa se discutir sobre as qualidades intrínsecas a cada projeto, é sensível que ambos têm pontos favoráveis e frágeis. De fato, os problemas se focam na delimitação das informações necessárias ao momento da concepção, e na gestão do processo.

Aprópria extensão do tema limita a profundidade deste trabalho: focado nos aspectos de concepção, criação e instalação, não envolveu uma análise profunda das questões históricas, econômicas, jurídicas e de manutenção. O esgotamento do assunto pela discussão ampla envolve muito mais discussão do que a abrangida por uma dissertação de mestrado. A ingenuidade inicial de controlar o tema evoluiu para a certeza da necessidade do diálogo entre os distintos atores/ autores do sistema.

Apresenta-se a necessidade de ampliar o grau de consciência do planejador sobre as definições, funções e importância do mobiliário no ambiente urbano. Surge também a oportunidade de desenvolver uma melhor gestão do mobiliário urbano e da paisagem urbana, adequadas às condições tecnológicas, sócio-antropológicas, e político-econômicas paulistana e nacional.

Seria proveitoso uma pesquisa que avaliasse possíveis ferramentas de gestão da paisagem urbana, e a identificação dos mecanismos que poderiam neutralizar as pressões dos distintos interesses políticos e particulares. Também se torna valioso documentar a concepção e execução



**imagem 121.** O projeto do mobiliário deve integrar as condições de infra-estrutura com as necessidades do usuário. O simples cumprimento de normas e manuais resulta muitas vezes em soluções burocráticas e inviáveis.

do mobiliário, para romper com o ciclo de “não-projeto” repetido a cada gestão municipal. Informações que precisam ser compartilhadas, de modo estruturado, com as demais cidades brasileiras.

Esta pesquisa, longe de encerrar a questão, mas colaborando com a formação de uma base consistente de subsídios, conclui buscando estimular futuros trabalhos que apontem estas questões não dirimidas e suas condições implícitas, e que proponham ferramentas bem definidas para a discussão e controle dos abrigos de ônibus e de todo o conjunto do mobiliário urbano.



**Bibliografia**  
**Siglas e sites**  
**Anexos**  
**Apêndices**  
**Lista de figuras**



## Bibliografia de referência

BURDEK, Bernhard. **História, teoria e prática do design de produtos**. Tradução Freddy Van Camp. São Paulo, editora Edgard Blucher, 2006. ISBN 8521203756.

Base teórica, o autor apresenta o desenrolar do design desde a formação do homem em cidades organizadas, passando pela Revolução Industrial. Comenta métodos de concepção, e vislumbra técnicas para o futuro.

CAUDURO, João Carlos. **Design & Ambiente**. São Paulo, FAUUSP, 1992. 3a edição.

Discussão do confronto DESIGN x AMBIENTE. Auxílio do designer à evitar degradação ambiental. Apresentação dos trabalhos de equipamento urbano para Paulista e SMT. Sugere um Centro de Pesquisa em Planejamento Ambiental Urbano.

COMISSÃO DE ESTUDOS VISANDO ANALISAR [..]. **Ata da reunião de encerramento da Comissão de Estudos visando analisar e propor medidas ligadas ao Mobiliário Urbano no âmbito do Município de São Paulo**. Diário Oficial do Município, São Paulo, p.81-88, 08 jun 2002.

Resultados da Comissão instaurada na Câmara de Vereadores de São Paulo, a fim de desenvolver bases para entendimento dos processos licitatórios para mobiliário urbano. Apresentação de firmas ligadas à exploração; de profissionais de desenvolvimento do setor; de órgãos de classe ou instituições representantes de coletividades; todos sempre apresentando novos dados para compor o complexo cenário.

**ELEMENTOS URBANOS: mobiliario y microarquitectura**. Barcelona, Gustavo Gilli, 1996. Organização Josep Ma. Serra. ISBN 84-252-1679-6.

Discorre sobre o desenvolvimento de mobiliário urbano, com um desenho que se identifique com a cidade. Alguma introdução sobre a questão de publicidade no mobiliário. Catálogo, de recorte espanhol, sobre a produção internacional.

GABINETE DO PREFEITO, Prefeitura do Município de São Paulo. **LEI Nº 14.223, DE 26 DE SETEMBRO DE 2006**. Projeto

de Lei nº 379/06, do Executivo, aprovado na forma de Substitutivo do Legislativo. Diário Oficial do Município, São Paulo, p.01-03, 27.set.2006 - edição 183.

Dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo a partir de 2006. Também conhecido como '**Projeto Cidade Limpa**'.

INSTITUTO BRASILEIRO de Administração Municipal, Rio de Janeiro, Centro de Estudos e Pesquisas Urbanas. **Manual para implementação de mobiliário urbano na Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, IBAM/CPU, PCRJ/SMU, 1996.

Guia desenvolvido pelo IBAM Rio; órgão de assessoria aos municípios do estado do Rio de Janeiro. Apresentação dos conceitos de mobiliário urbano; origens, usos e diretrizes de instalação e manutenção. Cartilha técnica, descrevendo alguns conceitos do uso do espaço público, e guia de instalação de equipamento público.

MENDES, Camila Faccioni. **Paisagem urbana: uma mídia redescoberta**. São Paulo, SENAC, 2006. ISBN 85-7359-503-5.

Estudo das interferências da mídia exterior na paisagem urbana, particularmente na cidade de São Paulo. Discussão da exploração do meio urbano como suporte de marketing.

YÁZIGI, Eduardo. **Omundodas calçadas**. São Paulo: Humanitas/ FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000. Originalmente apresentada como Tese [Livre-docência - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1997]. ISBN 85-86087-99-8.

Publicação de trabalho de livre-docência. Apresentação da calçada paulista: composição histórica, adaptação temporal, consolidação das problemáticas atuais. Apresentação dos limites no uso do espaço público, promovendo a discussão sem apresentar propostas ou soluções.

## Bibliografia consultada

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL SÉ, Secretaria Municipal de Implementação das Subprefeituras, Prefeitura Municipal de São Paulo. **Guia para Reconstruir as Calçadas do Centro e dos bairros centrais.** São Paulo, 2002.

ALCADIAMAYOR DE BOGOTÁ. **La Bogotá del Tercer Milenio: Historia de una Revolución Urbana 1998-2000.** Pacote com 04 volumes: **01. Bogotá a escala humana, 02. Bogotá sin fronteras, 03. Bogotá para todos, 04. Bogotá Viva.** Bogotá, s/e, 2000.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA de normas técnicas. **NBR 6023 - Informação e documentação - referências - elaboração.** Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2002.

\_\_\_\_\_. **Coletânea de Normas de Acessibilidade para Pessoas Portadoras de Deficiências.** Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2001. Edição Especial contendo as normas: NBR 9050, NBR 13994, NBR 14020, NBR 14021, NBR 14022, NBR 14273. ISBN 85-07-00183-1.

\_\_\_\_\_. **NBR 14724 - Informação e documentação - Trabalhos acadêmicos - apresentação.** Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2000.

\_\_\_\_\_. **NBR 10520 - Informação e documentação - Apresentação de citações em documentos.** Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2000.

\_\_\_\_\_. **NBR 9283 – Mobiliário urbano – Classificação.** Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Normas Técnicas, 1986.

\_\_\_\_\_. **NBR 9284 – Equipamento urbano – Classificação.** Rio de Janeiro, Associação Brasileira de Normas Técnicas, 1986.

BO, Lina; BARDI, P.M. **Tempos de grossura: o design no impasse.** \_\_\_, Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, 1994. ISBN 85-85751-02-9.

BONSIEPE, Gui. **Teoria y practica del Diseño Industrial.** Editorial Gustavo Gilli; Barcelona, 1978. ISBN 84-252-0597-9.

BRASIL, 1993. **LEI 8666**, que regulamenta o Art37, XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

CAUDURO, João Carlos. **Comunicação Visual e mobiliário urbano.** São Paulo, FAUUSP 1980. Apostila de disciplina aplicada na pós-graduação FAUUSP.

\_\_\_\_\_. **Design e Ambiente.** São Paulo, FAUUSP, 2a ed, 1981.

COMISSÃO PERMANENTE de Acessibilidade, Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano, Prefeitura da Cidade de São Paulo. **Guia para mobilidade acessível em vias públicas.** São Paulo, 2002.

CTMC. **Plano Municipal de Transportes Coletivos.** São Paulo, 1985.

DE MELLO, Celso Antônio Bandeira. **Curso de Direito Administrativo.** 7ed, São Paulo, Malheiros Editores, 1995.

DE MORAES, Dijon. **Limites do design.** Studio Nobel; São Paulo, 1997. ISBN 85-85445-73-4.

DENIS, Rafael Cardoso. **Uma introdução à história do Design.** São Paulo, ed Edgard Blücher, 2001. ISBN 8521202695.

**DESIGN EM ABERTO - uma antologia.** 1ed. Lisboa, Porto Editora, 1993. Coleção Design, tecnologia e gestão. Organização Ezio Manzini. ISBN 9729445044

**DOWNTOWNALLIANCE New York.** Nova York, 2003. Disponível em: <[www.downtownny.com](http://www.downtownny.com)>. Acesso em: 10/04/2003

DUPAS, Gilberto. **Tensões Contemporâneas entre o espaço público e privado.** São Paulo, Paz e Terra, 2003. ISBN 85-219-0648-X.

EBTU, Ministério dos Transportes. **Tratamento preferencial ao Transporte Coletivo por ônibus.** Programa de Transportes Urbanos. Manual Técnico. Brasília, 1982.

FORTY, Adrian. **Objets of desire: Design and society since 1750.** Londres, Thames and Hudson, 1995.

HECK, Eneida Belluzzo Godoy. **A EMURB como instrumento de planejamento urbano em São Paulo: 1971-2001.** Texto final da dissertação de Mestrado. São Paulo, 2004.

HOLANDA FERREIRA, Aurélio Buarque de et al. **Dicionário Aurélio Básico da Língua Portuguesa.** Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1988. Obra em fascículos encartados no jornal Folha de São Paulo.

**INFORME VIVA O CENTRO.** São Paulo, Viva o Centro, 1991- . Mensal.

MALDONADO, Tomas. **El diseño industrial reconsiderado.** Barcelona, ed Gustavo Gilli, 1991, 3a edição. ISBN 8425272173.

MANZINI, Ezio. **Design, ethics and sustainability : Guidelines for a transition phase.** DIS-Indaco, Politecnico di Milano, 2006. <<http://humanistic-creative-trends.blogspot.com/2007/11/ezio-manzini-talks-about-design-and.html>>. Acesso em: 28/10/2007.

MINAMI, Issao; JÚNIOR, José Lopes Guimarães; MIAZAKI, Élcio Yoshinori. **A questão da ética no meio ambiente urbano: ou por que todos devemos ser bonitos.** IN Caderno de Sinopses; Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. p.55-70. São Paulo, 2001. ISSN 0101-7225.

MOSES, Robert. **Programa de Melhoramentos públicos para São Paulo, elaborado na administração do Governador Adhemar de Barros e do Prefeito Lineu Prestes.** São Paulo, 1950.

MOURTHÉ, Claudia Rocha. **Mobiliário urbano em diferentes cidades brasileiras: um estudo comparativo.** FAUUSP, São Paulo, 1998.

**O CALÇADÃO em questão: 20 anos de experiência do calçadão paulistano.** Coordenação editorial Mônica Bueno Leme e David Vital Brasil Ventura. São Paulo, Belas Artes, 2000.

**O CENTRO da metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI.** São Paulo, Terceiro Nome/Viva o Centro/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

ORNSTEIN, Sheila Walbe et al. **Brooklin acessível: experiência de parceria entre a universidade e uma associação de bairro.** São Paulo, FAUUSP, 2003. ISBN 85-881-2642-7.

PAZ, Daniel Mellado. **O cidadão ausente. A cidade do Salvador e os seus abrigos de ônibus.** Salvador, S/D. Disponível em < <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp265.asp> >. Acesso em 12nov2007.

PAPANEK, Victor. **Design for the real world: human ecology and social change.** New York, Bantam Books, 1973.

PEREIRAPASSOS, Instituto; Secretaria Municipal de Urbanismo; Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. **Metodologia para implantação de Mobiliário Urbano com publicidade na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, 1999. Disponível

em < [http://www.rio.rj.gov.br/ipp/download/metod\\_mob\\_urb.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/ipp/download/metod_mob_urb.pdf) >. Acesso em 10out2007.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil.** 41ed. São Paulo, Brasiliense, 1994. ISBN 85-11-13017-9.

PREFEITURA MUNICIPAL de São Paulo. **Plano diretor Estratégico da Cidade de São Paulo.** São Paulo, 2003. Disponível em <[http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/planejamento/plano\\_diretor](http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/planejamento/plano_diretor)>. Acesso em: 18.06.2003.

PREFEITURA MUNICIPAL de São Paulo, Secretaria de Planejamento Urbano. **Quinta versão da minuta para licitação do projeto de fabricação, implantação e manutenção do mobiliário urbano.** São Paulo, 2003. Disponível em: <<http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/planejamento/licitacoes/0002>>. Acesso em: 18.06.2003. Contém hyperlinks para arquivos relacionados ao processo licitatório.

PREFEITURA MUNICIPAL de São Paulo. **Reconstruir o centro - reconstruir a cidade e a cidadania.** São Paulo, 2001. Caderno de apresentação das metas da gestão para a área central de São Paulo.

PREFEITURA MUNICIPAL de São Paulo, Secretaria de Planejamento Urbano.. **Resumo dos pontos abordados na Audiência Pública.** São Paulo, 2003. Ata da reunião ocorrida em 18/06/2003, no Auditório da Secretaria de Assistência Social

– SAS [Rua São Bento 405 3º andar - São Paulo - SP], *que tratou de procedimento licitatório que tem por objeto a concessão da criação, desenvolvimento, elaboração de projetos, fabricação, fornecimento, instalação, manutenção e conservação dos equipamentos municipais de mobiliário urbano e exploração dos espaços publicitários mediante locação destes a terceiros pela concessionária*. Disponível em: <<http://portal.prefeitura.sp.gov.br/noticias/sec/planejamento/2003/04/0001>>. Acesso em: 20.06.2003.

PREFEITURA MUNICIPAL de São Paulo, Secretaria Municipal de Transportes, SPTrans, CET. **São Paulo Interligado: o plano de transporte público urbano em implantação na gestão 2001-2004**. São Paulo, 2004.

PREFEITURA DA CIDADE do Rio de Janeiro. **Rio Cidade: o urbanismo de volta às ruas**. Rio de Janeiro, Mauad, 1998. Organização Andre de Campos Alvarenga. ISBN: 85-857-5636-5.

**Proibição dos anúncios na paisagem urbana**. Debate promovido pela FUPAM FAUUSP, com apoio do SESC. Em 07 de dezembro de 2006, Av Paulista 119. Notas pessoais.

REVISTA URBS. São Paulo, Viva o Centro, 1998- . Bimestral.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **São Paulo e outras cidades**. 1993, São Paulo, SP. Editora Hucitec. ISBN 8527102609.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 2ed. São Paulo, Nobel, 1993. [Coleção Espaços]. ISBN 85-213-0501-X.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. 2ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999. ISBN 85-314-0445-2.

SESC. **A cidade iluminada. Tecnologia e política a serviço da Light no início do século**. Catálogo da exposição de iconografia, documentação, peças e equipamentos. SESC Pompéia. São Paulo, junho de 1989.

SNEDDON, Ian Naismith. **Encyclopaedic dictionary of mathematics for engineers an applied scientists**. Nova lorque, Editora Pergamon, 1973. ISBN 0080167675.

SPTRANS, Gerência de Unidade de Projetos PSR/PRO. **Relatório técnico: pontos de parada de ônibus no município de São Paulo**. Relatório interno, descrevendo quantidades e condições dos pontos de parada. São Paulo, 2007.

TINOCO, Ágata. **Um olhar sobre o mobiliário urbano paulistano**. São Paulo, 2003. Tese de Doutorado defendida pela FAUUSP.

WHITELEY, Nigel. **O designer valorizado**. Revista ARCOS, Rio de Janeiro, 1998. volume I.

WOLLNER, Alexandre. **A referência do Design no Brasil**. Depoimento dentro da exposição 'Criatividade e Conseqüência'. São Paulo, 1999. Centro de Comunicações e Artes - SENAC.

## Siglas e Sites

### EMURB

Empresa Municipal de Urbanização - São Paulo, SP  
[www2.prefeitura.sp.gov.br/empresas\\_autarquias/emurb](http://www2.prefeitura.sp.gov.br/empresas_autarquias/emurb)

### IBAM

Instituto Brasileiro de Apoio aos Municípios - Rio de Janeiro, RJ  
[www.ibam.org.br](http://www.ibam.org.br)

### METRÔ

Companhia do Metropolitano de São Paulo  
[www.metro.sp.gov.br](http://www.metro.sp.gov.br)

### SPTrans

São Paulo Transportes - São Paulo, SP  
[www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br)

### MCA

Manoel Coelho Arquitetura & Design SC Ltda - Curitiba, PR  
[www.mcacoelho.com.br](http://www.mcacoelho.com.br)

### IPPUC

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba  
[www.ippuc.org.br](http://www.ippuc.org.br)

### URBS

Secretaria de Urbanização da cidade de Curitiba. Curitiba, Pr

### SIURB

Secretaria de Infra-estrutura Urbana, SP

### SESC SP

Serviço Social do Comércio - Divisão São Paulo  
[www.sescsp.org.br](http://www.sescsp.org.br)

### SSO

Secretaria de Serviços e Obras, SP

### ESDI

Escola Superior de Desenho Industrial - Rio de Janeiro, RJ  
[www.esdi.uerj.br](http://www.esdi.uerj.br)

### ABNT

Associação Brasileira de Normas Técnicas  
[www.abnt.org.br](http://www.abnt.org.br)

### EBTU

Empresa Brasileira de Transporte Urbano (extinta em 1990)

### CPPU

Comissão de Proteção à Paisagem Urbana - São Paulo  
<http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/habitacao/cppu/0001>

### ILUME

Iluminação Pública - Ilume (antes sob coordenação SSO, recentemente repassada à SIURB)

### IPP

Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - Secretaria

Municipal de Urbanismo - Rio de Janeiro  
<http://www.rio.rj.gov.br/ipp>

TPU  
Termo de Permissão de Uso, SP. M  
Mecanismo jurídico unilateral e discricionário, exigido para serviços em espaço público (banca de flores, banca de jornal, etc).


EMPLASA  
Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo  
[www.emplasa.sp.gov.br](http://www.emplasa.sp.gov.br)

RIT  
Rede Integrada de Transportes - sistema de transporte de Curitiba, PR

FUPAM  
Fundação para a Pesquisa Ambiental  
[www.fupam.com.br](http://www.fupam.com.br)

FAUUSP  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo  
[www.usp.br/fau](http://www.usp.br/fau)



	<b>MOBILIÁRIO URBANO</b>	02.811 NBR 9283
	Classificação	MAR/1986

**1 OBJETIVO**

1.1 Esta Norma classifica o mobiliário urbano, por categorias e subcategorias, segundo sua função predominante.

1.2 Esta Norma aplica-se, entre outras finalidades, à gestão, ao cadastramento e ao planejamento urbanos<sup>1</sup>, observada, o caso, a legislação específica dos órgãos federais, estaduais e municipais

**2 DEFINIÇÃO**

Para os efeitos desta Norma é adotada a seguinte definição:

**2.1 Mobiliário urbano**

Todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados.

**3 CATEGORIAS E SUBCATEGORIAS**

**3.1 Circulação e Transporte**

**3.2 Cultura e Religião**

**3.3 Esporte e Lazer**

**3.4 Infra-estrutura**

**3.4.1 Sistema de comunicações**

<sup>1</sup> Trata, também, sobre gestão, cadastramento e planejamento urbanos, a norma NBR 9284 - Equipamento urbano - Classificação

Origem: CB-139 (Projeto 2.10.12-013)  
CB-2 - Comitê Brasileiro de Construção Civil  
CE-2:10.12 - Comissão de Estudo de Mobiliário Urbano

SISTEMA NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL	ABNT - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS ©
Palavras-chave: mobiliário urbano, urbanização.	NBR 3 NORMA BRASILEIRA REGISTRADA

CDU: 625.74:624.13.001.42

Todos os direitos reservados

5 páginas

**2 NBR 9283/1986**

- 3.4.2 Sistema de energia
- 3.4.3 Sistema de iluminação pública
- 3.4.4 Sistema de saneamento
- 3.5 Segurança pública e Proteção
- 3.6 Abrigo
- 3.7 Comércio
- 3.8 Informação e Comunicação visual
- 3.9 Ornamentação da paisagem e Ambientação urbana

**4 RELAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO**

**4.1 Circulação e Transporte:**

- a) abrigo, ponto de ônibus;
- b) acesso ao metrô;
- c) acostamento para paradas em geral;
- d) bicicletário;
- e) calçada;
- f) elemento condicionador de tráfego (gelo baiano, quebra mola, "ilha", canoteiro central);
- g) espelho parabólico;
- h) parquímetro;
- i) passagem subterrânea;
- j) passarela;
- k) pavimentação;
- l) pequeno ancoradouro (trapiche, cais, pier);
- m) rampa, escadaria;
- n) semáforo;
- o) sinalização horizontal.

**4.2 Cultura e Religião:**

- a) arquibancada, palanque;
- b) coreto;
- c) cruzeiro;
- d) escultura, estatuária;
- e) estação de via sacra;
- f) marco;
- g) mastro;

- h) monumento;
- i) mural;
- j) obelisco;
- k) oratório;
- l) painel;
- m) pira;
- n) plataforma, palco;
- o) placa comemorativa.

4.3 *Esporte e Lazer:*

- a) aparelho de televisão coletivo;
- b) brinquedo;
- c) churrasqueira;
- d) circo;
- e) mesa, assentos;
- f) parque de diversões;
- g) play-ground;
- h) quadras de esporte.

4.4 *Infra-estrutura*

4.4.1 *Sistema de comunicações:*

- a) caixa de correio;
- b) cabine telefônica, orelhão;
- c) entrada de galeria telefônica, tampão;
- d) posteação, fiação;
- e) torre, antena.

4.4.2 *Sistema de energia:*

- a) entrada de galeria de gás, tampão;
- b) entrada de galeria de luz e força, tampão;
- c) posteação, fiação, torre;
- d) respiradouro.

4.4.3 *Sistema de iluminação pública:*

- a) luminária;
- b) poste de luz, fiação.

4.4.4 *Sistema de saneamento:*

- a) bebedouro, bica;
- b) chafariz, fonte, tanque;
- c) entrada de galeria de águas, tampão;
- d) grade, tampa, outras vedações;

- e) lixeira;
- f) respiradouro;
- g) sanitário público.

4.5 *Segurança pública e Proteção:*

- a) balaustrada;
- b) cabine (policia, vigia);
- c) defesa;
- d) frade;
- e) grade, gradil;
- f) guarita;
- g) hidrante;
- h) muro, mureta, cerca;
- i) posto salva-vidas.

4.6 *Abrigo:*

- a) abrigo, refúgio;
- b) caramanchão
- c) pavilhão;
- d) pérgola;
- e) quiosque.

4.7 *Comércio:*

- a) banca;
- b) barraca;
- c) carrocinha;
- d) trailer.

4.8 *Informação e Comunicação visual:*

- a) posto;
- b) cabine;
- c) anúncios (cartaz, letreiro, painel, placa, faixa);
- d) relógio;
- e) relógio-termômetro eletrônico;
- f) sinalização (placa de logradouro e de informação).

4.9 *Ornamentação da paisagem e Ambientação urbana:*

- a) arborização;
- b) banco, assento;
- c) calçadão;
- d) canteiro;
- e) chafariz, fonte;
- f) escultura, estátua;
- g) espelho d'água;
- h) jardineira, vaso;
- i) mirante;
- j) obelisco;
- k) queda d'água.



**1. INTRODUÇÃO**

Este documento tem como objetivo apresentar as principais características dos pontos de parada de ônibus no Município de São Paulo, dando particular atenção à descrição dos diversos tipos de abrigos e totens atualmente implantados.

Os pontos de parada tem como principal objetivo dar suporte ao sistema municipal de transporte urbano de passageiros, de forma a assegurar abrigo e conforto ao usuário, organizar o embarque e desembarque de passageiros e fornecer informações sobre o sistema de transporte.

O documento foi dividido em duas partes. A primeira apresenta as principais características dos pontos de parada. A segunda parte descreve os tipos dos abrigos e totens instalados nos últimos anos nos pontos de parada e apresenta as principais características dos mesmos. Anexo ao documento temos o projeto dos abrigos descritos.

Constituem premissas e diretrizes da SPTrans para a implantação de pontos de parada:

- Promover ações que priorizem o transporte público;
- Promover a inserção de abrigos e totens no envoltório urbano e assegurar que os usuários estejam protegidos das intempéries, resguardados contra riscos e insegurança;
- Facilitar e promover as transferências intermodais que deverão ocorrer no local, através da qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé
- Garantir a acessibilidade universal aos meios de transporte;
- Proporcionar informações aos usuários para apoiar a escolha da melhor opção de transportes;
- Preservar, sempre que possível, os exemplares arbóreos do local.

**2. CARACTERÍSTICAS DOS PONTOS DE PARADA**

Nos pontos de parada são implantados, sempre que possível, os seguintes equipamentos urbanos: abrigos, painéis informativos, bancos, lixeiras e luminárias. Estes elementos podem ser implantados como equipamentos separados ou fazer parte do próprio abrigo. Em calçadas com largura inferior a 2,50m o ponto de parada é demarcado por totens. Algumas paradas possuem também painéis de mensagem variável, câmera (CFTV), apoio de glúteo e gradil, sendo este último instalado principalmente nas paradas localizadas no canteiro central das vias.

O número de abrigos nos pontos de parada e o desmembramento dos mesmos se baseará, entre outras informações, nos resultados de pesquisas, como pesquisas de embarque e desembarque, no tipo de ocupação lindeira e na estrutura viária. Paradas de ônibus são implantadas tanto dos passeios como ao longo do canteiro central das vias e distam entre si aproximadamente 300 metros.

ÁREA	PAGINA
Gerência de Unidade de Projetos – SPR/PRO	2



O piso das paradas segue o padrão do piso da calçada, quando este apresentar boas condições. Nos corredores e paradas no canteiro central em geral as paradas são revestidas por ladrilho hidráulico 30x30cm. A descrição mais detalhado do tratamento de piso das paradas é apresentada no item *Acessibilidade*.

Sinalização horizontal, como a pintura de baia na via, para identificação de parada de ônibus é implantada sempre que necessária.

Os painéis de mensagem variável fazem parte do Sistema Inteligente de Monitoramento (SIM), o qual é apresentado a seguir.

Principalmente ao longo de corredores, em vários casos, verifica-se a necessidade de remanejamento e implantação de luminárias públicas para iluminação do viário e da calçada nas proximidades dos pontos, visando a maior segurança e conforto aos usuários do transporte coletivo assim como aos pedestres em geral.



*Figura 1: Ponto de parada em corredor de ônibus, com piso tátil de alerta, apoio glúteo, painéis informativos e lixeira (fonte: SPTrans, 2007)*

**2.1. Sistema Inteligente de Monitoramento**

Nas paradas, principalmente de corredores de ônibus, deve ser prevista a implantação do Sistema Inteligente de Monitoramento (SIM) que tem como atribuições: controlar as chegadas e partidas dos ônibus; informar os usuários sobre as próximas partidas, a localização das linhas, situações excepcionais, etc; e monitorar a movimentação de passageiros e veículos pelo viário.

O Sistema compreende a Rede de Transmissão de Dados (RTD) ao longo do viário, Painéis de Mensagem Variável (PMV) e Circuito Fechado de Televisão (CFTV). Para a implantação da RTD valas e caixas de passagem são implantadas ao longo dos passeios/canteiros próximos às paradas, para o caminhamento de seis dutos em PVC.

**2.2. Acessibilidade**

O projeto das paradas deverá considerar as disposições contidas no Decreto Federal nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004.

Visando promover a acessibilidade ao sistema municipal de transporte urbano de passageiros, as paradas possuem no piso sinalização tátil de alerta e, principalmente nas paradas em canteiro central, sinalização tátil direcional. Além disso, rebaixamentos de calçada são implantados nas travessias de pedestres próximas as paradas. Barreiras físicas e desníveis nas calçadas que comprometem a circulação segura dos pedestres são identificados e projeto para recuperação é desenvolvido.

ÁREA	PAGINA
Gerência de Unidade de Projetos – SPR/PRO	3

Nos corredores, principalmente em paradas em canteiro central, as paradas, sempre que possível, estão elevadas a 28 cm de altura da sarjeta e tem seu acesso feito por rampas. Nos demais casos as paradas são implantadas seguindo o nível da calçada existente.

### 2.3. Comunicação visual

O sistema de comunicação visual atualmente utilizado pela SPTrans nos equipamentos de transferência é caracterizado pela “utilização da cor que identifica e diferencia as áreas em que a cidade foi dividida para a operação”. A utilização da cor auxilia na identificação das transferências possíveis nos terminais e paradas e tornou-se um elemento importante para a divulgação de informações aos usuários do transporte coletivo.

Os elementos utilizados na comunicação visual nos abrigos, e em alguns totens, são constituídos, de um modo geral, de painéis informativos (Figura 2) e testeiras em vinil adesivo. Nestes elementos, sempre que possível, devem constar nome e endereço das paradas, mapa de arredores, relação de linhas e identificação das regiões acessíveis.

Principalmente em abrigos instalados no canteiro central constam também nos abrigos: sentido de embarque e totens de orientação. Além disso, nas paradas implantadas em locais de traçado complexo e nas proximidades de passarelas/passagens é também analisada a necessidade da instalação de sinalização de orientação voltada aos pedestres nos passeios.

Tanto os painéis informativos como as testeiras podem ser fixados diretamente no abrigo ou em suportes específicos para receberem os adesivos.

Considerando os diversos tipos de abrigos e totens instalados na cidade e a necessidade de uma maior uniformidade visual destes equipamentos, atualmente as cores dos abrigos e totens também seguem, de forma parcial ou integral, as cores das áreas em que a cidade foi dividida para operação.

Visando a padronização do sistema de comunicação visual nos equipamentos de transferência, foi desenvolvido o “Manual de Informação ao Usuário de Equipamentos de Transferência”. Este manual ilustra e detalha os diversos



Figura 2: Painel informativo instalado nos abrigos modelo "Corbucci" (fonte: SPTrans, 2007)

elementos utilizados no sistema de comunicação visual, como painéis informativos, placas direcionais, testeiras, etc.

### 3. ABRIGOS E TOTENS

São consideradas premissas para o desenvolvimento de projetos de abrigos e totens aspectos como a simplicidade de linhas e transparência, de modo a conferir leveza e facilitar sua inserção na paisagem urbana, resistência à intempéries e ações de vandalismo e a utilização de materiais de fácil manutenção.

Os tipos de abrigos e totens instalados nos pontos de parada nos últimos anos estão abaixo discriminados. Estes equipamentos urbanos podem ser divididos em dois grupos que são:

#### Abrigos

- Abrigo de Concreto-
- Abrigo Metálico
  - SP 450
  - Barbosa e Corbucci
  - Barcelona
  - Inox



Figura 3: Abrigo modelo SP450 (fonte: SPTrans, 2004)

#### Totens

- Poste de madeira
- Poste tubular metálico
- Totem metálico triangular
- Totem de concreto triangular
- Totem metálico tubular



Figura 4: Poste de madeira na Área de Concessão 6-Sul (fonte: SPTrans, 2007)

A Tabela 1 apresenta a quantidade dos diversos modelos de abrigos e totens instalados no Município de São Paulo.

AREA	PAGINA
Gerência de Unidade de Projetos – SPR/PRO	4

AREA	PAGINA
Gerência de Unidade de Projetos – SPR/PRO	5

**Tabela 1** Quantidade dos diversos modelos de abrigos e totens implantados no Município de São Paulo

Tipo de mobiliário	Fora dos corredores (unid)	Nos corredores (unid)
Abrigo de concreto	3.753	55
Abrigo metálico		
- São Paulo (SP 450)	479	555
- Corbucci		35
- Barcelona <sup>1</sup>	1.298	54
- Pró-inox		65
Totem		2
- Poste de madeira	7.552	
- Poste tubular metálico	622	
- Totem metálico triangular	437	
- Totem de concreto triangular	127	
- Totem metálico tubular	812	
Abrigo corredores <sup>2</sup>		105
<b>Subtotal</b>	<b>15.080</b>	<b>871</b>
Outros	772	
<b>Total</b>	<b>16.723</b>	

<sup>1</sup> Incluídos os 726 abrigos da DMB

<sup>2</sup> Equipamentos de transferência específicos de corredores: João Dias, Itapecirica, Rio Branco e Eucaliptos.

fonte: SPTrans, GPC/OMT. 2005. Relatório Técnico - GPC/OMT-005/2005: Abrigos

### 3.1. Abrigo de Concreto

Dimensão: 1,80x4,00m

Principais características:

- Vigas e colunas em concreto pré-moldado
- Telha em aço galvanizado
- Banco em concreto
- Painel informativo



**Figura 5:** Abrigo de concreto (fonte: SPTrans, 2007)

### 3.2. SP 450

Dimensão:

- 1,80x4,00m
- 2,50x4,00m
- 3,50x4,00m

Principais características:

- Estrutura metálica
- Cobertura em policarbonato alveolar (4mm)
- Painel informativo
- Banco e Lixeira
- Luminária



**Figura 6:** Abrigo modelo SP450 na Área Central (fonte: SPTrans, 2007)

### 3.3. Corbucci

Dimensão:

- EM1/L1: 1,80x38,40m
- EM1/L2: 2,60x38,40m
- EM1/L3: 3,50x38,40m
- EM2/L1: 1,80x30,40m
- EM2/L2: 2,60x30,40m
- EM2/L3: 3,50x30,40m
- DM1/L1: 1,80x20,40m
- DM1/L2: 2,60x20,40m
- DM2/L1: 1,80x7,70m
- DM2/L2: 2,60x7,70m
- Totem DMT:2,69m (altura)

Principais características:

- Estrutura metálica
- Testeiras em policarbonato
- Cobertura em chapa metálica nervurada, com lã mineral e forro em MDF
- Tubulação para águas pluviais
- Painel informativo, painel institucional e painel de mensagem variável (PMV)
- Banco, Apoio glúteo e Lixeira e Luminária



**Figura 7:** Abrigo modelo Corbucci (fonte: SPTrans, 2004)

ÁREA	PAGINA
Gerência de Unidade de Projetos – SPR/PRO	6

ÁREA	PAGINA
Gerência de Unidade de Projetos – SPR/PRO	7

### 3.4. Barcelona

Dimensão: 1,80x4,00m

Principais características:

- Estrutura metálica
- Painel informativo e Backlight
- Cobertura em policarbonato alveolar
- Banco



Figura 8: Abrigo modelo Barcelona com bancos, painel informativo e backlight (fonte: SPTrans, 2007)

### 3.5. Inox

Dimensão:  
1,80x5,20m  
1,80x8,00m

Totem triangular metálico: 3m (altura)

Principais características:

Estrutura metálica revestida em chapa de aço inox  
Tubulação para águas pluviais  
Painel informativo e backlight

Bancos, Apoio glúteo e Lixeira  
Luminária



Figura 9: Abrigo modelo Barcelona na Área de Concessão 3-Nordeste (fonte: SPTrans, 2007)



Figura 10: Abrigo modelo Inox instalado no Corredor Pirituba-Lapa-Centro com painel informativo e totens de orientação. (fonte: SPTrans, 2004)

ÁREA	PÁGINA
Gerência de Unidade de Projetos – SPR/PRO	8

### 3.6. Totens

Dimensão: 3 m (altura)

Principais características:

Estrutura em madeira, triangular em concreto ou metálica e tubular metálica

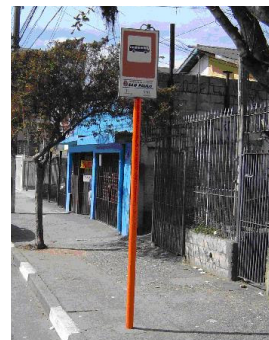


Figura 11: Totem tubular metálico na Área de Concessão 8-Oeste (fonte: SPTrans, 2007)



Figura 12: Poste tubular metálico (fonte: SPTrans, 2007)

## 4. EQUIPE TÉCNICA

Diretoria de Infra-estrutura  
Gerência de Unidade de Projetos

**Supervisão:**  
Eng. Rui Duarte Crisculo

**Coordenação:**  
Eng. Gilberto Teixeira

**Equipe:**  
Arq. Adriana Vivan de Souza  
Arq. Pedro Adriano Di Mase  
Geogr. Janaina Uchôa Ab'Sáber

ÁREA	PÁGINA
Gerência de Unidade de Projetos – SPR/PRO	9

**ANEXOS**

- Manual de Abrigo de Concreto; CMTc
- Abrigo Modelo SP450; SPTrans
- Abrigo Estação de Transferência: Corbucci; SPTrans
- Abrigo Modelo Barcelona; SPTrans
- Abrigo Modelo Inox; SPTrans
- Proposta de Padrão Cromático; SPTrans

ÁREA	PÁGINA
Gerência de Unidade de Projetos – SPR/PRO	<b>10</b>

# ANEXO 03

## Relatório Geral dos Corredores e Abrigos de São Paulo - SPTrans



### RELATÓRIO GERAL DOS CORREDORES E ABRIGOS DE SÃO PAULO

CORREDOR / ABRIGOS	AÇO											CONCRETO					TOTE	VIADUTO	TOTAL (unidades)	ÁREA VERDE (m2)	ÁREA DE PLATAFORMA DO CORREDOR (m2)	EXTENSÃO DO CORREDOR (km)	Nº TELEFONES PARADA / CORREDOR		Nº LIXEIRAS PARADA / CORREDOR	
	SP 450	Barbosa/ Corbucci	João Dias	Itapeçerica	Pró inox	Barcelona	Rio Branco	Eucaliptos	Abrigo	Euandina	Santô- Amaro	POSSUI	NÃO POSSUI	POSSUI	NÃO POSSUI											
Jd. Ângela-Guarapiranga-Santo Amaro	56															56	10.062,00	2.987,65	8,2	0	14	14	0			
Parelheiros-Rio Bonito-Santo Amaro	156	7 (2,60x38,40)							3							166	153.632,33	11.132,45	31,9	0	74	5	69			
Itapeçerica-João Dias/Ibirapuera-Santa Cruz	49	1 (3,50x38,40) 2 (2,60x38,40)	10	6		12			1							81	22.197,30	4.130,40	18,47	0	21	17	4			
Santo Amaro-9 de Julho-Centro	248	16 (1,80x38,40)				5		18				31				320	34.114,92	6.901,80	14,7	1	23	23	1			
Pirituba-Lapa-Centro					60								2	4		66	45.984,85	6.578,72	15	39	2	39	2			
Inajar-Rio Branco-Centro					5	16	65		4	16						106	31.333,68	3.408,40	12,5	2	26	25	3			
Rebouças	46	9														55	21.378,00	1.835,66	11,5	0	17	17	0			
Paes de Barros						21										21	8.262,50	487,50	3,5	0	0	0	0			
<b>TOTAL</b>	<b>555</b>	<b>35</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>65</b>	<b>54</b>	<b>65</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>871</b>	<b>326.965,58</b>	<b>37.462,58</b>	<b>115,77</b>	<b>42</b>	<b>177</b>	<b>140</b>	<b>79</b>					

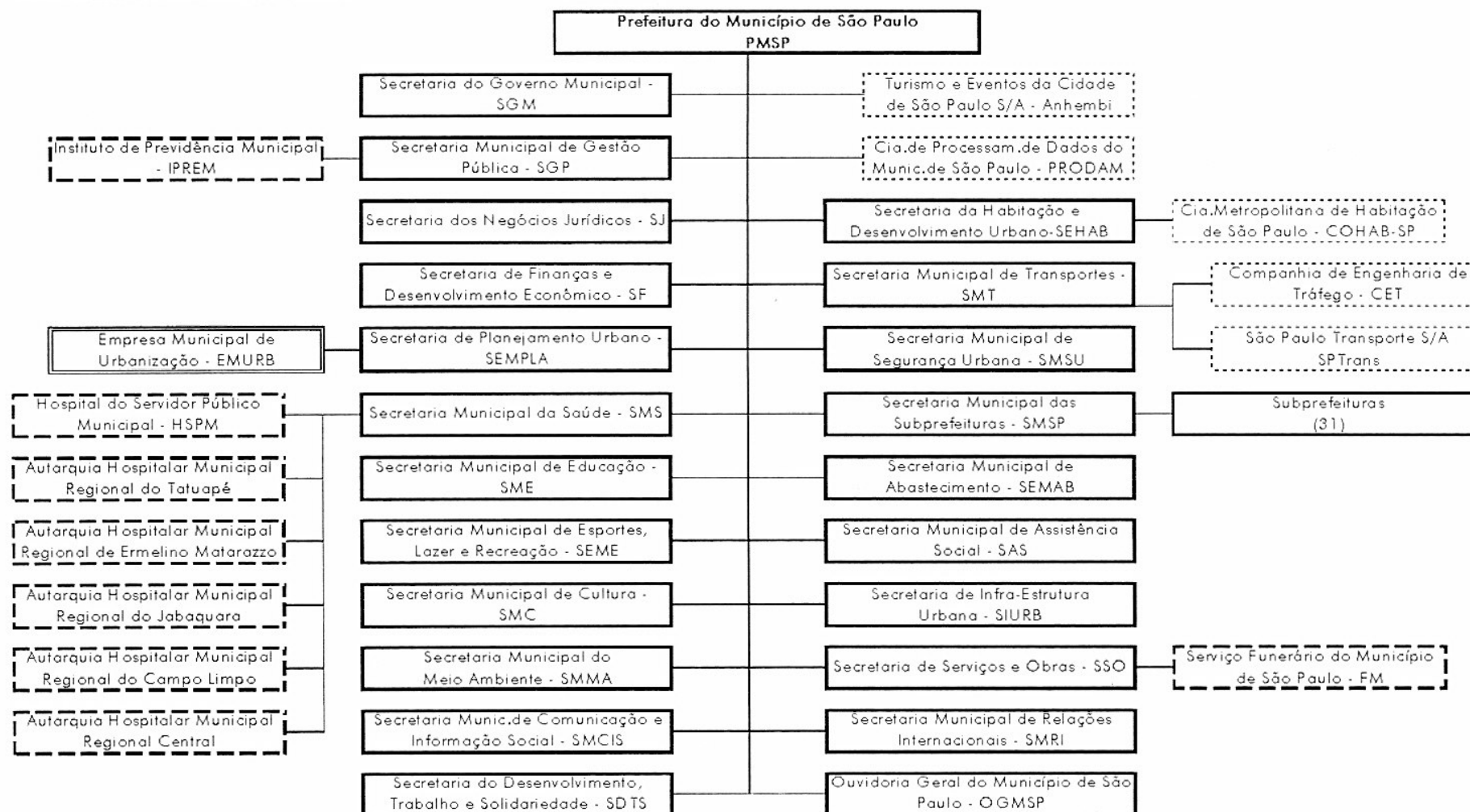
DEMONSTRATIVO DOS TRECHOS DOS CORREDORES E SEUS RESPECTIVOS PROJETISTAS / EMPREITEIRAS										
CORREDOR	TRECHO 1	EMPREITEIRA / PROJETISTA	TRECHO 2	EMPREITEIRA / PROJETISTA	TRECHO 3	EMPREITEIRA / PROJETISTA	TRECHO 4	EMPREITEIRA / PROJETISTA	TRECHO 5	EMPREITEIRA / PROJETISTA
Parelheiros-Rio Bonito-Santo Amaro	Terminal Parelheiros/Terminal Varginha	ARVEK/Planservi-Vetec	Terminal Varginha/Term. Grajaú	CARIOCA/Planservi-Vetec	Terminal Grajaú/Estação de Transf. Rio Bonito	CARIOCA/Planservi-Vetec	Terminal Rio Bonito/R. Laudelino Luz - na Av R. Kennedy, 200	OAS/Planservi-Vetec	Av. R. Kennedy (300) até Av. Nações Unidas-Lgo Boneville	Q. Galvão/Planservi-Vetec
Ibirapuera-Santa Cruz	.....	.....	Duplicação da Vereador J. Diniz	SA PAULISTA/ Planservi	Vereador J. Diniz até R. Pedro de Toledo	SA PAULISTA/ Planservi	.....	.....	.....	.....
Itapeçerica-João Dias	João Dias até Vereador José Diniz	SA PAULISTA/ Planservi	Duplicação da Vereador J. Diniz	SA PAULISTA/ Planservi	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Santo Amaro-9 de Julho-Centro	Av. Ibirapuera & Av. Sto. Amaro	CONSÓRCIO LENC OPUS-SIMIONI/ Araguisa	Av. 9 de Julho	CONSÓRCIO LENC OPUS-SIMIONI/ Araguisa	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Corredor Pirituba-Lapa-Centro	Corredor Pirituba	Term Pirituba até Rua Marina C. Zanfelici	Rua Marina C. Zanfelici até Term. Lapa	GAUTAMA/Opus	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Corredor S. João	Pça. República-R. Marquês de Itú até Av. Pacaembú	Av. Pacaembú até Terminal Lapa	EMPAVI(CTP)/Opus	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Jd. Ângela-Guarapiranga-Sto. Amaro	Term. Jdim Ângela à R. Daniel Klein	CBPO-SIMIONI/ Planservi-Vetec	R. João Castro à Rua da Veiga & R. Daniel Klein à R. J. Castro	CAMARGO CORRÊA/Planservi-Vetec-EGT	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Inajar-Rio Branco-Centro	Term. V.N. Cachoeirinha à Av. Com. Martinelli	SIMIONI/Estra Engenharia	Av. Com. Martinelli à Largo do Paissandú	SIMIONI/Estra Engenharia	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rebouças	R. Imigrantes Japoneses até a R. Caio Prado	CET-SIMIONI/ Araguisa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Paes de Barros	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....



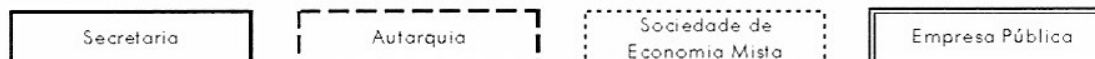
ANEXO 04

Constituição Básica do Poder Executivo - PMSP - conforme HECK, 2004

Organização Básica do Poder Executivo



Legenda:



## MINUTA

EDITAL DE LICITAÇÃO  
MOBILIÁRIO URBANO  
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO  
(versão de 19 de novembro de 2002)

Arq: concor  
(já separado da pré-qualificação)

EDITAL DE CONCORRÊNCIA N° \_\_\_\_/2002

O Município de São Paulo torna público que no dia \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2002, às 10:00 horas, perante a Comissão Permanente de Licitação, na Rua \_\_\_\_\_, ° andar, sala \_\_\_\_\_, fará realizar licitação sob a modalidade de CONCORRÊNCIA, do tipo melhor proposta em razão da combinação dos critérios de maior oferta de pagamento pela outorga da concessão com o de melhor técnica, com base no disposto no inciso VI e no parágrafo segundo do art. 15 da Lei Federal n° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a nova redação que lhe foi dada pela Lei n° 9.648, de 27 de maio de 1999, a fim de selecionar empresas para receberem a CONCESSÃO DESTINADA À INSTALAÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO MUNICIPAL E EXPLORAÇÃO DOS RESPECTIVOS ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS nos termos deste Edital, cabendo às empresas concessionárias, em decorrência da respectiva outorga, a CONCESSÃO DA CRIAÇÃO, DESENVOLVIMENTO, ELABORAÇÃO DOS RESPECTIVOS PROJETOS, FABRICAÇÃO, FORNECIMENTO, INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS MUNICIPAIS DE MOBILIÁRIO URBANO DISCRIMINADOS NESTE EDITAL, COM EXPLORAÇÃO DOS ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS MEDIANTE LOCAÇÃO DESTES A TERCEIROS PELA CONCESSIONÁRIA, E, NO QUE COUBER, DO USO DOS BENS PÚBLICOS DISCRIMINADOS NESTE EDITAL, observada a legislação vigente.

Esta CONCORRÊNCIA reger-se-á pelas normas da Lei Federal n° 8.987, de 13/02/95, com suas alterações posteriores, combinadas com as da Lei Federal n° 8.666, de 21/06/93, e de suas alterações posteriores, e as da Lei Estadual n.º 7.385, de 1992, e da Lei Municipal n° 13.278, de 07 de janeiro de 2002, com suas alterações posteriores, bem como presente Edital.

Os interessados pré-qualificados poderão ler e obter cópia do texto integral deste Edital e obter todas as informações relacionadas com a presente CONCORRÊNCIA na Rua São Bento, 405 – 16° andar, de segunda a sexta-feira, das 09:00 às 13:00 e das 14:00 às 17:00 horas.

O prazo de validade das propostas será de 120 (cento e vinte) dias, a contar da data de sua apresentação.

## 1- DA AUTORIZAÇÃO

1.1 - A presente CONCORRÊNCIA foi autorizada pela Senhora Prefeita, conforme consta do processo administrativo n° \_\_\_\_/2002.

## 2 - DO OBJETO, METAS E PRAZO DAS CONCESSÕES

2.1 - O objeto da presente licitação, na modalidade concorrência, é a seleção de empresas às quais serão outorgadas a CONCESSÃO DA CRIAÇÃO, DESENVOLVIMENTO, ELABORAÇÃO DE PROJETOS, FABRICAÇÃO, FORNECIMENTO, INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS MUNICIPAIS DE MOBILIÁRIO URBANO DISCRIMINADOS NESTE EDITAL, E EXPLORAÇÃO DOS ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS MEDIANTE LOCAÇÃO DESTES A TERCEIROS PELA CONCESSIONÁRIA, observada a legislação vigente e os termos deste edital, inclusive o disposto nos ANEXOS "A", "B" e "C" dele integrantes pelo prazo de 20 (vinte) anos contados a partir da data de assinatura do respectivo contrato, com eventual prorrogação de até 5 anos.

2.2 - A Prefeitura Municipal, visa, por meio desta licitação, a constituição de três concessões distintas, sendo uma para cada um dos lotes em que se divide esta concorrência:

2.2.1 - Lote n° 1 - esta concessão abrange todos os equipamentos do mobiliário urbano discriminados no item 2.3 deste edital, que serão instalados na Área A, que inclui o Centro Histórico do Município de São Paulo conforme delimitado por meio do perímetro constante do "Anexo B" deste edital.

2.2.2 - Lote n° 2 - esta concessão abrange todos os equipamentos do mobiliário urbano discriminados no item 2.3 deste edital, que serão instalados na Área B, conforme delimitado por meio do perímetro constante do "Anexo B" deste edital.

2.2.3 - Lote n° 3 - esta concessão abrange todos os equipamentos do mobiliário urbano discriminados no item 2.3 deste edital, que serão instalados na Área C, conforme delimitado por meio do perímetro constante do "Anexo B" deste edital.

2.2.4 - As licitantes deverão apresentar propostas para todos os lotes, sendo que a mesma LICITANTE apenas poderá receber a concessão para até dois lotes.

2.3 - Os equipamentos do mobiliário urbano previsto por este Edital abrangem:

- a) Abrigo de Ônibus
- b) Totem indicativo de parada de ônibus
- c) Estação de transferência
- d) Sanitário público Standard
- e) Sanitário público com acesso universal
- f) Painel publicitário/informativo
- g) Placa direcional para pedestres
- h) Totem de identificação de espaços e edifícios públicos
- i) Cabine de segurança e informação policial
- j) Quiosque para informações culturais
- l) Quiosque para venda de flores
- m) Relógio (tempo, poluição e temperatura)
- n) Suportes cilíndricos para afixação gratuita de pôsters para eventos
- o) Lixeiras duplas para parques (opcional)
- p) Gradil de proteção de árvores (opcional)
- q) Grade de proteção de solo em torno de árvores (opcional)

2.3.1. Os elementos a serem instalados deverão ser adequados aos usuários.

2.4 - As quantidades de cada um destes elementos do mobiliário urbano mencionados no item 2.3 supra, discriminadas em relação a cada lote, cuja fabricação, instalação, manutenção e conservação constituem obrigação da respectiva empresa concessionária, estarão estabelecidas no "ANEXO A" deste Edital, que contém lista quantificada dos elementos do mobiliário urbano objeto da concessão.

2.4.1 - As empresas vencedoras deverão instalar, em um ano, na área objeto da respectiva concessão, todos os elementos constantes do ANEXO A, distribuídos nos locais estabelecidos pela Prefeitura Municipal de São Paulo, conforme especificado no ANEXO B deste Edital. Para este objetivo, a EMURB (Empresa Municipal de Urbanização), após consulta aos demais órgãos interessados da Prefeitura, apresentará a localização do mobiliário e fixará a distribuição prioritária.

2.4.2 - O Município indicará os elementos sem espaços para colocação de publicidade e aqueles com espaços destinados à colocação de publicidade conforme especificados no ANEXO A deste edital.

2.4.3 - Noventa por cento, no mínimo, do mobiliário urbano objeto da concessão deverá ser fabricado no Brasil.

### 3 - DA ÁREA DA CONCESSÃO

As áreas nas quais deverão ser instalados os elementos do mobiliário urbano especificados neste edital são aquelas delimitadas pelos perímetros discriminados na planta que integra o "ANEXO B" deste edital, correspondendo a toda a área urbana do município, dividido em 3 (três) áreas que integram as seguintes Sub-Prefeituras: Lote 1 (Lapa, Sé, Moóca, Ipiranga, Aricanduva, Vila Prudente/Sapopemba e São Mateus), Lote 2 (Perus, Pirituba, Freguesia do Ó/Brasilândia, Casa Verde/Cachoeirinha, Santana/Tucuruvi, Tremembé/Jaçanã, Vila Maria/Vila Guilherme, Penha, Ermelino Matarazzo, São Miguel, Itaim Paulista, Itaquera, Guaianases e Cidade Tiradentes) e Lote 3 ( Butantã, Pinheiros, Vila Mariana, Campo Limpo, Santo Amaro, Jabaquara, Cidade Ademar, Mboi Mirim, Socorro, Parelheiros).

### 4 - DAS CONDIÇÕES NECESSÁRIAS PARA O CUMPRIMENTO ADEQUADO DESTA CONCESSÃO.

As condições e exigências necessárias para o cumprimento adequado do objeto da concessão a que se refere este Edital, encontram-se discriminadas no ANEXO C deste edital.

### 5 - DO PROCEDIMENTO DA LICITAÇÃO

5.1 - Os envelopes relativos às propostas das licitantes pré-qualificadas serão recebidas pela Comissão Permanente de Licitação na Rua \_\_\_\_\_, Município de São Paulo, SP, no dia \_\_\_\_/\_\_\_\_/2002, às 10:00 horas, mediante a apresentação da via original do "Atestado de Pré-qualificação", que ficará retido para oportuna juntada ao processo licitatório.

5.2 - As propostas das empresas licitantes, juntamente com os documentos que as acompanham, serão apresentadas pelo respectivo representante legal, ou pessoa devidamente autorizada, em envelopes lacrados com a seguinte denominação:

**ENVELOPE "B" - PROPOSTA TÉCNICA**  
**ENVELOPE "C" - PROPOSTA DE PREÇO.**

5.3 - O ENVELOPE "B" - PROPOSTA TÉCNICA conterá externamente as seguintes indicações:

- o número de ordem da presente CONCORRÊNCIA;
- a denominação ou razão social da licitante e o endereço de sua sede e o respectivo telefone;
- a expressão: ENVELOPE "B" - PROPOSTA TÉCNICA

5.4 - O ENVELOPE "B" - PROPOSTA TÉCNICA, um para cada lote, com tarjas azul (lote 1) , vermelha (lote 2) e amarela (lote 3), conterá internamente proposta técnica, relativa ao lote ao qual se refira, digitada em papel timbrado da empresa licitante e; em caso de consórcio, a proposta deverá ser digitada em papel timbrado da empresa líder do consórcio, atendendo ao disposto nos subitens abaixo, devidamente assinada, sem entrelinhas, emendas, rasuras ou borrões, em 5 (cinco) vias.

5.4.1 - A Proposta Técnica deverá considerar:

a) as características urbanísticas e da população da cidade, e as respectivas quantidades para a área objeto desta concessão, para a proposição das características dos elementos de mobiliário urbano;

b) as especificidades existentes na área objeto da respectiva concessão, seja no centro histórico, seja na área restante, as áreas turísticas e especiais, proximidades de centros de bairros, terminais de transporte, estações, áreas verdes e de lazer, grandes centros de compras, grandes casas de espetáculos para a sistematização do conjunto de elementos de mobiliário urbano;

c) o benefício para os cidadãos, sem contar com investimentos municipais, contemplando os seguintes aspectos:

- o melhor padrão de qualidade dos elementos de mobiliário urbano a serem instalados na cidade;
- a valorização do entorno urbano e a melhoria da qualidade de vida na cidade;
- proporcionar melhor informação a toda a população sem poluição visual, de modo ágil e atrativo;
- proporcionar o acesso universal e o melhor apoio ao uso dos serviços públicos em geral, como, por exemplo, dos meios transporte de passageiros;
- transmitir forte identidade de desenho e/ou cromática para associar estes produtos à cidade de São Paulo.

d) As normas sugeridas, onde pertinente, pela ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

5.4.2 - Forma de Apresentação da Proposta Técnica:

a) Os elementos do mobiliário urbano propostos deverão ser apresentados em forma de projeto executivo.

b) Cada modelo de elemento de mobiliário urbano deverá ser apresentado em forma de protótipo (escala real, porém materiais especificados no projeto executivo), que deverá ser entregue a partir do dia \_\_\_\_\_ e até o dia \_\_\_\_\_, até as 18:00hs., no Parque Anhembi ou em outro local a ser previamente indicado pela Prefeitura, mediante protocolo de recebimento, onde ficarão sob a guarda do Município até a conclusão do processo licitatório.

c) A móbilía urbana destinada à área do centro histórico deverá refletir o caráter diferenciado deste setor urbano, sugerindo-se que seu desenho se inspire no período "art déco" .

d) Caso haja interesse do concorrente em apresentar até 3 (três) modelos alternativos para cada elemento, serão julgados todos os que forem apresentados. Será considerada, para a avaliação final, aquele modelo alternativo que obtiver, no julgamento, o maior número de pontos. Este modelo escolhido, incluídas as possíveis variações de acabamento, será considerado o modelo universal, devendo corresponder à totalidade destes elementos a serem instalados na cidade, respeitada a especificidade do centro histórico.

e) As alternativas dos elementos serão apresentadas por meio de maquetes em escala 1/20.

f) Os protótipos e maquetes ficarão expostos, sem cenários, efeitos cenográficos ou textos além da mera descrição técnica, para julgamento por parte da comissão técnica julgadora, sendo que todos os proponentes receberão áreas iguais para os exporem.

g) O concorrente deverá propor a(s) côr(es) a ser(em) utilizada(s) nos elementos; contudo, a(s) côr(es) definitiva(s) será(ão), posteriormente à adjudicação, determinada(s) pela Prefeitura.

h) Deverá ser apresentado um plano de conservação e atualização descrevendo a forma, a periodicidade, os materiais e todos os elementos a serem usados na manutenção e limpeza, definindo, além disso, o tempo de reposição dos equipamentos, que deverá ser de no máximo setenta e duas horas.

i) Deverá ser apresentado um cronograma de instalação dos mobiliários de acordo com as prioridades expressas em 2.4.1.

### 5.5 - O ENVELOPE "C" - PROPOSTA DE PREÇOS

5.5.1 - O ENVELOPE "C" - PROPOSTA DE PREÇOS conterá externamente as indicações abaixo:

- o número de ordem da presente CONCORRÊNCIA e o lote ao qual se refere;
- a denominação ou razão social da licitante e o endereço da sua sede e respectivo telefone;
- a expressão ENVELOPE "C" - PROPOSTA DE PREÇOS.

5.5.2 - O ENVELOPE C conterá internamente as propostas, uma para cada lote, em envelopes que identificarão a que lote se referem, com tarjas azul (lote 1) , vermelha (lote 2) e amarela (lote 3) estipulando, para cada lote:

a) a remuneração fixa, a título de contrapartida, que propõe pagar ao Município pela outorga da concessão;

b) o percentual que incidirá sobre o faturamento mensal bruto da adjudicatária com a locação dos espaços publicitários do mobiliário urbano municipal, cuja importância, equivalente em moeda corrente nacional, deverá ser trimestralmente paga ao Município, após o período de carência de 3 anos;

5.5.2.1 - A remuneração fixa mencionada na alínea "a" do item 5.5.2. deste edital não poderá ser inferior a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), na forma prevista no item 10.1.

5.5.2.2 - O percentual mencionado na alínea "b" do item 5.5.2 deste edital não poderá ser inferior a 12% (doze por cento) nem superior a 25% (vinte e cinco por cento) do faturamento mensal bruto decorrente da locação dos espaços publicitários, a ser paga na forma prevista no item 10.2..

5.5.2.3 - A remuneração de contrapartida referida em 5.5.2.1, o percentual referido no item e 5.5.2.2., oferecidos pelas empresas licitantes, deverão ser grafados em algarismos e por extenso.

5.5.2.4 - Havendo divergências entre a remuneração e os percentuais oferecidos expressos em algarismos e por extenso, prevalecerá o que for maior, cabendo à Comissão Permanente de Licitação proceder à correção em ata.

5.5.2.5. A tarifa para uso dos sanitários públicos será de R\$ 1,00 (um real).

**6 - DO RECEBIMENTO DAS "PROPOSTAS"**

6.1 - Não serão aceitos pela comissão quaisquer documentos ou envelopes que sejam encaminhados através dos correios, ou que cheguem às mãos da comissão antes ou após o dia previsto para a abertura da licitação.

6.2 - Na reunião de abertura das propostas relativas à presente licitação, os envelopes "B" e "C" - **PROPOSTA TÉCNICA e PREÇO** - serão rubricados pela Comissão Permanente de Licitação e pelos representantes das licitantes presentes.

6.3 - Será procedida a abertura dos envelopes "B" - **PROPOSTA TÉCNICA** - das empresas pré-qualificadas. O resultado do julgamento, realizado pela Comissão Técnica especialmente designada para tanto, será divulgado em reunião, cuja convocação se dará por meio de publicação no Diário Oficial do Município.

6.4 - Publicado o resultado, é facultado às partes recorrerem da decisão no prazo de 5 (cinco) dias úteis, salvo se todos os representantes legais renunciarem expressamente a esse direito.

6.5 - Ultrapassado o julgamento das propostas técnicas, será designada reunião para abertura das Propostas de Preços, cuja convocação se dará por meio de Diário Oficial do Município de São Paulo.

**7 - DO JULGAMENTO DAS PROPOSTAS**

**7.1 - FORMA DE JULGAMENTO DA PROPOSTA TÉCNICA**

As Propostas Técnicas serão julgadas para cada lote ao qual respectivamente se referirem, por uma Comissão Técnica especialmente constituída para este fim, para avaliação dos protótipos, maquetes e projetos apresentados conforme item 5.4.2, segundo os seguintes critérios gerais:

A - Quanto ao material utilizado:

- Qualidade
- Durabilidade
- Facilidade de limpeza, manutenção e reposição

B - Quanto à forma

- Estética
- Caráter distintivo
- Adequação à paisagem

C - Quanto à funcionalidade

- Ergonomia e ausência de detalhes fisicamente agressivos
- Acessibilidade
- Segurança

D - Quanto ao cronograma de instalação dos elementos

- menor prazo de instalação

E - Quanto à economia

- facilidade de remanejamento
- acabamento que facilite a conservação
- detalhes de instalação

7.1.1 - No julgamento das propostas técnicas serão consideradas as condições necessárias descritas no Anexo C.

7.1.2 - A cada item de julgamento será atribuída nota de 1 a 5, observando o quadro a seguir e considerando os critérios do item 7.1

MOBILIÁRIO	MÉDIA MÁX.	PESO	PONTOS MÁX (peso x média máx.)
Abrigo de ônibus	5	6	30
Totem indicativo de parada de ônibus	5	1	5
Estação de transferência	5	4	20
Sanitários público standard	5	3	15
Sanitário público acesso universal	5	3	15
Painel publicitário/informativo	5	4	20
Placa direcional para pedestres	5	2	10
Totem de identificação de espaços e edifícios públicos	5	2	10
Cabines de segurança e informação policial	5	3	15
Quiosque para informações culturais	5	2	10
Quiosque para venda de flores	5	2	10

Lixeiras duplas para parques (opcional)	5	1	5
Relógio (tempo, temperatura e poluição)	5	2	10
Suportes cilíndricos para afixação gratuita de pôsteres para eventos	5	3	15
Grade de proteção de árvores (opcional)	5	1	5
Grade de proteção do piso de árvore (opcional)	5	1	5
TOTAL			200

7.1.3 - Será atribuído um acréscimo de 10 (dez) pontos no julgamento de cada lote à empresa licitante caso haja participação de designer brasileiro na criação de um ou mais produtos.

7.1.4 - A licitante que não obtiver o mínimo de 90 (noventa) pontos nesta fase, será eliminada.

**7.2 - FORMA DE JULGAMENTO DAS PROPOSTAS DE PREÇO**

7.2.1 - Para cada 0,1% (um décimo por cento) adicionais à remuneração ofertada pela licitante acima do valor mínimo fixado no item 5.5.2.1 deste edital, será atribuído 1 (um) ponto.

7.2.2 - Para cada 1% (um por cento) acima do valor percentual mínimo de 12% fixado em 5.5.2.2 ofertado pela licitante e calculado sobre os contratos de exploração publicitária da concessionária com terceiros, será atribuído 1 (um) ponto.

7.2.3 - Para cada mês de diminuição do período máximo de carência (4 anos), será atribuído 1 (um) ponto.

7.2.4 - Será atribuída nota zero à proposta de preço que deixar de oferecer valores adicionais aos mínimos mencionados no item 5.5.2.

7.2.5 - No julgamento da licitação, a totalização de pontos da proposta financeira não poderá ser superior à totalização de pontos da proposta técnica, servindo esta como teto de modo a não inviabilizar a ponderação (60/40) entre julgamento técnico e financeiro exposto na fórmula da cláusula 7.3.2.

7.2.6. Os itens lixeiras para parques, grades de proteção de árvores e grades de proteção de piso em torno de árvores, embora sejam pontuados no julgamento, são de contrapartida voluntária, não exigível, donde sua eventual quantidade será oferecida pelo proponente.

**7.3 - DO JULGAMENTO FINAL DAS PROPOSTAS**

7.3.1 - O julgamento final das propostas será efetuado por lote com base no critério da melhor proposta para cada lote em razão da combinação dos critérios de maior oferta de preço com o de melhor técnica, conforme autorizado no inciso VI e no § 2º do art. 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, com a nova redação dada pela Lei Federal nº 9.648, de 17 de maio de 1999.

7.3.2 - Observado o procedimento descrito nos itens 7.1 a 7.2, a Comissão Permanente de Licitação declarará classificada, para cada lote, a licitante que nele obtiver a maior pontuação, segundo a fórmula abaixo:

$$\frac{\text{(total de pontos da proposta técnica x 60)} + \text{(total de pontos da proposta de preços x 40)}}{100}$$

7.3.3- Em caso de empate em um lote será vencedora a licitante que for contemplada em sorteio público.

7.4 - Somente quando encerrado o julgamento de um lote, com a classificação final da melhor proposta, passa-se ao julgamento da proposta de técnica e de preço do lote seguinte. No caso de uma mesma licitante ser classificada em primeiro lugar para os dois primeiros dos três lotes, suas propostas técnica e de preços para o terceiro lote não serão consideradas, em virtude do desatendimento do item 2.2.4 que veda a contratação da mesma licitante para todos os lotes, sendo-lhe os respectivos envelopes devolvidos intactos.

7.5 - De todas as reuniões da comissão serão lavradas atas circunstanciadas.

7.6 - Os atos decisórios da Comissão, assim como a impugnação do edital, a interposição e o julgamento de recursos serão publicados no Diário Oficial do Município de São Paulo.

7.7. - A Comissão Permanente de Licitação recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação.

7.8. – Em igualdade de condições, será dada preferência a proposta apresentada por empresa brasileira.

7.9. – Considerar-se-á desclassificada a proposta que não atenda qualquer exigência deste edital e da legislação aplicável e/ou, para sua viabilização, necessite de vantagens ou subsídios do poder público.

#### 8- DA ASSINATURA DO CONTRATO DE CONCESSÃO

8.1 – As empresas vencedoras desta licitação serão chamadas pelo **MUNICÍPIO DE SÃO PAULO** para assinar o respectivo contrato de concessão pertinente ao lote em relação ao qual tenham sido declaradas vencedoras, no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados da data de convocação, na EMURB-Empresa Municipal de Urbanização S/A, na rua São Bento, 405-15º andar, nos termos da minuta de contrato anexa ao presente Edital.

8.2 - Fica facultado à Administração Municipal, quando as empresas ou os consórcios vencedores da licitação não assinarem o instrumento do respectivo contrato de concessão de que trata o item 8.1 no prazo e local estabelecidos no mesmo item, convocar as empresas licitantes remanescentes, na ordem das respectivas classificações, para assinar o termo de contrato em igual prazo e nas mesmas condições propostas pelos primeiros classificados, ou revogar a licitação, sem prejuízo da imposição das penalidades cabíveis aos licitantes inadimplentes os quais ficarão sujeitos ao pagamento de multa de valor equivalente a 5% (cinco por cento) do valor estimado do contrato.

#### 9 - DO VALOR ESTIMADO PARA A CONCESSÃO

9.1 - A concessão da fabricação, instalação, manutenção, conservação e exploração dos espaços publicitários do mobiliário urbano a que se refere este edital, considerando a totalidade dos espaços reservados para publicidade estimados em cerca de 14.000 (catorze mil), faces e da contrapartida durante todo o período da concessão, fica estimada em valores correntes nos seguintes termos:

Lote nº 1 - R\$ (90.000.000,00);  
Lote nº 2 - R\$ (90.000.000,00);  
Lote nº 3 - R\$ (90.000.000,00);

9.2. Somente será admitida correção monetária por motivo de inflação geral de preços nos termos da legislação federal em vigor e se o índice anual de inflação adotado pelo Governo Federal IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Amplo) ultrapassar 5% (cinco por cento).

#### 10 - DO PAGAMENTO

10.1 - As concessionárias pagarão ao **MUNICÍPIO** a remuneração fixa constante da respectiva proposta de preço, nos termos do item 5.5.2.1, a título de contrapartida, em 5 (cinco) parcelas mensais, cada uma equivalente a 20% (vinte por cento) do valor proposto para a área objeto da concessão, vencendo-se a primeira em 30 (trinta) dias após a assinatura do instrumento do contrato de concessão e as demais de trinta em trinta dias nos meses imediatamente subsequentes.

10.2 – As concessionárias pagarão ao **MUNICÍPIO**, o valor correspondente ao montante apurado trimestralmente pela aplicação do percentual oferecido pelas propostas vencedoras, nos termos do item 5.5.2.2, para exploração dos espaços publicitários dos elementos do mobiliário urbano da área objeto da concessão, ficando a empresa concessionária obrigada a enviar, imediatamente após sua assinatura, uma via de cada um dos contratos de publicidade assinados com terceiros à Prefeitura para arquivo e controle desta pasta.

Parágrafo Único: Para o início de pagamento deste parágrafo é concedida uma carência máxima de 4 anos a partir da assinatura do contrato de concessão; a carência cessará na hipótese de não ser cumprido o estabelecido na cláusula 16.2.

10.3 – O pagamento mencionado no item 10.1 deverá ser realizado até o 2º (segundo) dia útil após cada mês vencido, devendo ser efetuado na Secretaria Municipal de Finanças ou em outro local por esta indicada, e corresponderá ao valor da respectiva proposta vencedora, com os eventuais acréscimos, devendo ser encaminhado à EMURB o comprovante desses demais pagamentos.

10.4 - Por eventual atraso do pagamento serão aplicadas as penalidades previstas no Contrato de Concessão conforme os termos da minuta que acompanha o presente Edital.

#### 11. – DA RESPONSABILIDADE DAS CONCESSIONÁRIAS

11.1. – Cabe exclusivamente a cada concessionária a responsabilidade integral por todos os prejuízos causados ao Município de São Paulo, aos usuários ou a terceiros sem que a fiscalização exercida pelos órgãos competentes exclua ou atenua esta responsabilidade.

11.2. – Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere esta cláusula, cada concessionária poderá contratar com terceiros, dentro dos limites estabelecidos neste edital, o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao objeto da concessão, bem como a implementação de projetos associados, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente.

11.3. – A execução das atividades e obras contratadas com terceiros pela concessionária pressupõe o cumprimento das normas regulamentares da concessão estabelecidas pelo poder concedente.

#### 12 - DA CESSÃO OU TRANSFERÊNCIA DA CONCESSÃO

12.1 - A presente concessão de exploração do mobiliário urbano na área a que se refere o item 3 deste edital não poderá ser objeto de cessão ou transferência, no todo ou em parte, sem prévia e escrita autorização do **MUNICÍPIO**, sob pena de imediata caducidade da concessão.

12.1.1. – Para fins de obtenção da anuência de que trata o “caput” deste artigo o pretendente deverá, dentre outras exigências que couberem:

- a) atender às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica e fiscal necessária à assunção do objeto da concessão; e
- b) comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor.

#### 13 - DA GARANTIA

13.1 - As adjudicatárias deverão prestar garantia do fiel e cabal cumprimento de todas as obrigações contratuais de valor equivalente a 2% (dois por cento) do valor estimado para a respectiva concessão de exploração do mobiliário urbano a que se destina este edital, no (s) lote (s) correspondente (s) a cada uma, mediante uma das modalidades previstas no artigo 56, §1º, da Lei Federal nº8.666/93 com suas alterações posteriores, a saber:

- I - caução em dinheiro ou título da dívida pública;
- II - seguro-garantia;
- III - fiança bancária.

13.2 - A garantia prestada pelas adjudicatárias somente será restituída 30 dias após o integral cumprimento do Contrato de Concessão, podendo ser retida pelo **MUNICÍPIO** se necessário, para quitar quaisquer eventuais obrigações da **CONCESSIONÁRIA** porventura existentes.

13.3 – O poder concedente poderá, a qualquer momento, em caso de redução ou perda do respectivo valor, exigir o reforço da garantia pela concessionária.

#### 14- DAS PENALIDADES

14.1 - O atraso na execução de qualquer obrigação pactuada em especial a referida na cláusula 16.2, acarretará pena de multa moratória de 0,2% (dois décimos por cento) ao dia, calculada sobre o valor do contrato de concessão de exploração do mobiliário urbano, aplicada mediante processo administrativo e descontada da garantia prestada pela **CONCESSIONÁRIA** até o limite de 20% (vinte por cento) do valor das obrigações contratuais, caso em que poderá ser rescindida a concessão de exploração do mobiliário urbano.

14.2 - Se a multa alcançar valor superior à garantia, além da perda desta, responderá a **CONCESSIONÁRIA** pela sua diferença, que será descontada dos pagamentos eventualmente devidos pela Administração, ou, caso necessário, cobrada judicialmente.

14.3 - Pela inexecução total ou parcial da concessão de exploração do mobiliário urbano, a Administração Municipal poderá, garantida prévia defesa, aplicar à **CONCESSIONÁRIA** as seguintes penalidades:

- I - advertência;
- II - multa diária em caso de inadimplemento de qualquer cláusula, termo ou condição contratual, na forma prevista no item 14.1;
- III - suspensão temporária de participação em licitação, e impedimento de contratar com a Administração, por prazo não superior a dois anos;
- IV - declaração de inidoneidade para licitar ou contratar com a Administração Pública enquanto perdurarem os motivos determinantes da punição, ou até que seja promovida a reabilitação perante a própria entidade que aplicou a penalidade, que será concedida sempre que a contratada ressarcir efetivamente a Administração pelos prejuízos resultantes, e após decorrido o prazo da sanção aplicada com base no inciso anterior.

14.4 - As sanções nos incisos I e III do item 14.3 poderão ser aplicadas juntamente com a do inciso II, facultada a defesa prévia do interessado no respectivo processo no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

14.5 - A sanção estabelecida no inciso IV do item 14.3, que poderá ser aplicada juntamente com a do inciso II do mencionado dispositivo, é de competência exclusiva do (a) Prefeito (a).

14.6 - Nos termos do disposto no artigo 88 da Lei Federal nº 8.666/93, as sanções previstas nos incisos III e IV do item 14.3 poderão também ser aplicadas à **CONCESSIONÁRIA** que:

I - tenha sofrido condenação definitiva por praticar, por meio doloso, fraude fiscal no recolhimento de quaisquer tributos;

II - tenha praticado ato ilícito visando frustrar os objetivos da licitação;

III - demonstrar não possuir idoneidade para contratar ou manter contrato com a Administração, em virtude de ato ilícito praticado.

#### 15 - DOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

15.1 - Decairá do direito de impugnar os termos do presente edital a empresa ou o consórcio licitante que, conforme prevê o § 2º do art. 41 da Lei nº 8.666/93, não o fizer até o segundo dia útil que anteceder a abertura dos envelopes de habilitação na fase de pré-qualificação, quanto a falhas ou irregularidades que o teriam viciado, hipótese em que tal comunicação não terá efeito de recurso.

15.2 - Após cada fase da licitação os autos do processo ficam automaticamente com vistas aos interessados pelo prazo necessário à interposição de recursos, ressalvada a desistência expressa pelo licitante a quem assista o direito de recorrer.

15.3 - Dos atos da administração referentes a esta licitação cabem os recursos previstos no art. 109 da Lei nº 8.666/93 dentro do prazo de cinco dias úteis contados da data de intimação ou da lavratura da ata.

15.4 - Os recursos referentes ao julgamento das propostas serão recebidos com efeitos suspensivo, não o sendo nos demais casos.

15.5 - O recurso será dirigido à autoridade superior, por intermédio da Presidência da Comissão Permanente de Licitação, a qual poderá reconsiderar a sua decisão, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, ou, nesse mesmo prazo, fazê-lo subir, devidamente informado, devendo, nesse caso, a decisão ser proferida no prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados do recebimento do recurso, pela autoridade superior.

15.6 - Interposto o recurso, seu teor será comunicado às demais licitantes, que poderão impugná-lo no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

15.7 - A decisão que julgar os recursos será comunicada por escrito ao recorrente, no prazo de 5 (cinco) dias úteis contados de sua publicação, mediante carta, telegrama ou outro meio de comunicação, admitidos em direito, se improvida a impetração, e, a todos os licitantes, se houver provimento.

#### 16 - DA FABRICAÇÃO E INSTALAÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO

16.1 - Noventa por cento, no mínimo, do mobiliário será fabricado no Brasil respeitando-se os critérios e demais condições fixados nas propostas vencedoras, sendo sua fabricação fiscalizada por comissão especial a ser designada, dentro de 30 (trinta) dias contados da data de assinatura do respectivo instrumento de contrato de concessão de exploração do mobiliário urbano, sob a coordenação da EMURB- Empresa Municipal de Urbanização.

16.2 - A instalação do mobiliário será iniciada 60 (sessenta) dias após a publicação do extrato do instrumento de contrato de concessão de exploração do mobiliário urbano na imprensa oficial e deverá estar concluída dentro do prazo de 1 (um) ano imprerivelmente, sendo fiscalizada pela mesma comissão referida no item 16.1.

16.3 - Os abrigos de ônibus (item A do quadro do Anexo A e assim mencionado no Anexo C) que vierem a substituir os ora existentes começarão a ser implantados a partir do vencimento da atual concessão, podendo este prazo ser antecipado, no caso de desistência do atual concessionário ou extinção desta concessão, cabendo ao novo concessionário a tarefa de retirada eventual do equipamento existente.

16.4 - A fabricação e a instalação dos elementos do mobiliário urbano poderá ser integralmente subcontratada pela concessionária sempre sob sua plena e integral responsabilidade.

16.5 - Correrão às expensas da **CONCESSIONÁRIA** todas as despesas relacionadas, direta ou indiretamente, com o cumprimento de todas as obrigações assumidas em razão do contrato de concessão de exploração do mobiliário urbano, abrangendo, dentre outras, a elaboração dos respectivos projetos executivos, criação e desenvolvimento, fabricação, fornecimento, instalação, manutenção, conservação e exploração do mobiliário urbano, que se refere este Edital e o respectivo instrumento do contrato de concessão, que findo o prazo da concessão, reverterá ao domínio pleno do **MUNICÍPIO**.

16.6 - As redes de água, esgoto e luz serão instaladas pela **CONCESSIONÁRIA**, ficando, por sua conta e responsabilidade, o pagamento das respectivas ligações, contas e outras despesas conexas, excetuando-se o custo do uso de eletricidade em bancas de jornais.

#### 17- DA FISCALIZAÇÃO DA CONCESSÃO.

17.1 - Cabe ao **MUNICÍPIO** ou a quem ele determinar, a seu critério, exercer ampla, irrestrita e permanente fiscalização em todas as fases da execução do objeto da concessão, e do comportamento do pessoal da(s) **CONCESSIONÁRIA(S)**, sem prejuízo da obrigação destas de fiscalizar seus empregados, prepostos e outros subordinados ou parceiros.

17.2 - A(s) **CONCESSIONÁRIA(S)** deverão acatar e aceitar integralmente todos os métodos e processos de inspeção, verificação e controle a serem adotados pelo **MUNICÍPIO**, ficando obrigadas a facilitar o trabalho de fiscalização e possibilitar aos agentes municipais o livre acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária e às suas instalações, livros, registros e quaisquer documentos durante todo o período de vigência da concessão e a fornecer todos os documentos e elementos que forem julgados necessários pelo poder concedente.

17.3 - A existência e atuação da fiscalização do **MUNICÍPIO** em nada restringe a responsabilidade da(s) **CONCESSIONÁRIA(S)**, no que concerne à perfeita e cabal execução do objeto da concessão e às suas consequências e implicações próximas ou remotas.

17.4. Ficam reservados à fiscalização o direito e a autoridade para resolver qualquer caso de omissão ou dúvida não prescrito neste Edital.

17.5. - A fiscalização do cumprimento do contrato de concessão de exploração do mobiliário urbano será feita por intermédio do órgão técnico do poder concedente ou por entidade por ele credenciada e, periodicamente, conforme previsto em norma regulamentar, por comissão de representantes do poder concedente, das concessionárias, dos usuários e da população da área objeto da concessão.

#### 18 - DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

18.1 - Extingue-se a concessão por:

- I - advento do termo contratual;
- II - encampação;
- III - caducidade;
- IV - rescisão;
- V - anulação;
- VI - falência ou extinção da empresa concessionária

18.2. Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis discriminados no ANEXO "C" deste edital, direitos e privilégios transferidos às concessionárias, conforme previsto neste edital e estabelecido no contrato, e haverá imediata assunção do objeto da concessão pelo poder concedente, procedendo-se aos levantamentos, avaliações e liquidações necessários.

18.3. Nos casos previstos nos incisos I e II do item 18.1 deste edital, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária na forma dos itens 18.4 e 18.5 deste edital.

18.4. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados ou depreciados e que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do objeto da concessão.

18.5. Considera-se encampação a retomada do objeto da concessão pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e prévio pagamento da indenização na forma do item anterior com base nos artigos 36 e 37 da Lei Federal nº 8.987/95.

18.6. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste edital, especialmente as do item 12.1.1. e as normas contratuais.

18.7. A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:

I - o objeto da concessão estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas, critérios, indicadores e parâmetros definidores da boa qualidade e atualidade do mobiliário urbano;

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

III - a concessionária paralisar o objeto da concessão em qualquer de suas fases, tais como a elaboração dos projetos executivos, fabricação, instalação, conservação, manutenção e exploração do mobiliário urbano;

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter em adequadas condições o mobiliário urbano na área objeto da concessão;

V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações nos prazos devidos ou não atender as intimações do poder concedente para regularizar o cumprimento do contrato de concessão;

VI – a concessionária for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

18.8. A declaração de caducidade da concessão deverá ser precedida da verificação de inadimplência da concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

18.9. Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à respectiva concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no item 18.7 deste edital, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento nos termos contratuais.

18.10. Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do (a) Prefeito (a), independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo, se couber.

18.11. A declaração de caducidade não acarretará qualquer espécie de responsabilidade para o poder concedente em relação a encargos, ônus, obrigações, ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.

#### 19. DA INTERVENÇÃO

19.1. O poder concedente poderá intervir na concessão com o fim de assegurar o seu cumprimento em todos os seus termos, especialmente a manutenção e conservação dos elementos do mobiliário urbano em condições adequadas, com atualidade, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

19.2. A intervenção far-se-á por decreto do (a) Prefeito (a) que conterà a designação do interventor, o prazo da intervenção e os objetivos e limites da medida.

19.3. Declarada a intervenção, o poder concedente deverá, no prazo de trinta dias, instaurar procedimento administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar as responsabilidades, assegurado o direito de ampla defesa.

19.4. Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à concessionária, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante sua gestão.

#### 20 - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

20.1 - Na execução da concessão de exploração do mobiliário urbano serão obedecidas às exigências estabelecidas neste Edital .

20.2 - As **CONCESSIONÁRIAS** são as únicas e exclusivas responsáveis por quaisquer compromissos assumidos com terceiros, ainda que vinculados à execução do respectivo contrato de concessão de exploração do mobiliário urbano, por qualquer dano causado a terceiros, bem como por indenização a estes em decorrência de atos de seus empregados, prepostos ou subordinados.

20.3 - Não caberão ao **MUNICÍPIO** quaisquer obrigações derivadas de riscos de responsabilidade civil e/ou outros conexos, similares ou diversos.

20.4 - As **CONCESSIONÁRIAS** ficam cientes de que deverão respeitar toda a legislação municipal, federal e estadual porventura incidente sobre o cumprimento de qualquer obrigação oriunda da respectiva concessão de exploração do mobiliário urbano, bem como cumprir as exigências das leis e normas de segurança e higiene no trabalho, fornecendo os adequados elementos de proteção individual a todos os que trabalharem ou, por qualquer motivo, permanecerem ou executarem quaisquer serviços ou obras relacionadas com o objeto da concessão.

20.5 - Deverão as licitantes vencedoras manter durante toda a execução da concessão, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

20.6 - Compete às empresas e aos consórcios interessados fazer minucioso exame das especificações do mobiliário urbano e dos demais requisitos e condições com eles relacionados, de modo a poder, em tempo hábil, e por escrito, ainda na fase de pré-qualificação até dois dias antes da data de abertura dos documentos de habilitação, apresentar e/ou esclarecer à fiscalização todas as divergências ou dúvidas porventura encontradas, que venham a impedir o bom desempenho da concessão. O silêncio implica total aceitação das condições estabelecidas.

20.7 - Poderá, a qualquer tempo, ser revogada ou anulada a presente licitação pela Administração, por ofício ou mediante provocação de terceiros, não cabendo indenização à licitante a não ser nas hipóteses previstas no artigo 49 e parágrafos subsequentes da Lei Federal nº8.666/93, alterada pela Lei Federal nº8.883/94.

20.8 Visando orientar as empresas licitantes, para efeito de aplicação das disposições deste edital e do contrato de concessão, são definidos os conceitos abaixo elencados:

- Projeto Executivo – É o projeto desenvolvido em nível de detalhamento tal que possibilite o início imediato da construção ou fabricação, contendo o conjunto dos elementos necessários e suficientes para a completa execução de cada um dos elementos do mobiliário urbano, devendo o mesmo conter as cotas em escalas e as especificações de material de construção e de acabamentos;

- Protótipos: são modelos construídos que representam o projeto em escala real com os materiais reais (ou especificados no projeto executivo) com o objetivo de possibilitar a quem quer que seja ter uma noção concreta do equipamento a ser instalado na cidade.

OBS: Não é essencial que as instalações (elétricas e hidráulicas) estejam funcionando nos protótipos. Alterações e evoluções do desenho, cores e de detalhes construtivos poderão vir a ser desenvolvidos ao longo do contrato, mediante aprovação da EMURB.

- Projeto de Sinalização: os mapas dos painéis publicitários autônomos, tótems de identificação de bens culturais e placas direcionais compõem o conjunto do Sistema de Sinalização Global para o Município de São Paulo. Para eles, deverão ser desenvolvidos projetos específicos pela EMURB. Os projetos gráficos e o mapeamento serão detalhados ao longo do contrato.

20.9 – Encontram-se à disposição dos interessados na sala da Comissão Permanente de Licitação, para xerocópia, os seguintes documentos:

- a) Modelo de Abrigo de ônibus atual, que serve apenas como referência;
- c) Modelo de Cabine de Segurança, que serve apenas como referência;

20.10 - São partes integrantes do presente Edital:

- Anexo A- Quantitativo dos elementos de mobiliário urbano distribuídos por três lotes
- Anexo B – Delimitação das áreas objeto da concessão e linhas de transporte a serem dotadas de abrigos.
- Anexo C– Condições necessárias para a apresentação das propostas técnicas e execução da concessão, características de cada elemento de mobiliário urbano, e discriminação dos bens reversíveis.
- Minuta do instrumento do contrato de concessão de exploração do mobiliário urbano.

São Paulo, \_\_ de \_\_\_\_\_ de 2002

Comissão Permanente de Licitação  
Presidente

#### ANEXO A – Quantitativos dos Elementos de Mobília Urbana x Divisão por Lote

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO  
SECRETARIA MUNICIPAL DO PLANEJAMENTO URBANO  
EMURB

ANEXO A - Estimativa de Quantitativos dos Elementos de Mobília Urbana x Divisão por Lote

item	elementos	no. faces *	LOTE 1		LOTE 2		LOTE 3		T O T A I S	
			quant.	t. faces	quant.	t. faces	quant.	t. faces	quant.	total faces
A	Abrigos de ônibus	2	2.182	4.364	1.793	3.586	1.780	3.560	5.755	11.510
B	Totem indicativo de parada	0	3.625	0	3.500	0	3.500	0	10.625	0
C	Estações de transferência	3	118	354	107	321	120	360	345	1.035
D	Sanitário Público Standard	1	28	28	15	15	15	15	73	73
E	Sanitário Público acesso universal	1	5	5	4	4	4	4	13	13
F	Painel publicitário (MUPI / PPI) (1)	2	150	300	150	300	150	300	450	900
G	Placa Direcional para pedestres (2)	0	60	0	40	0	40	0	140	0
H	Totem identificador Edifício Público	0	50	0	30	0	30	0	110	0
I	Cabine de Segurança e informação policial	0	10	0	25	0	25	0	60	0
J	Quiosque para informações culturais	1	10	10	20	20	20	20	50	50
L	Quiosque para venda de flores	1	15	15	30	30	30	30	75	75
M	Relógio (tempo, temperatura, poluição) (1)	2	125	250	125	250	125	250	375	750
N	Suporte cilíndrico para posters	0	150	0	80	0	80	0	310	0
O	Lixeiras duplas em parques									
P	Grade de Proteção de árvores									
Q	Grade de piso sob árvore									
	<b>total</b>								<b>18.381</b>	<b>14.406</b>

\* número médio estimado

(1) poderá ter sistema móvel de publicidade

(2) direciona para edifícios e serviços públicos

(3) 10% das faces dos painéis publicitários serão destinados a mapas ou avisos institucionais

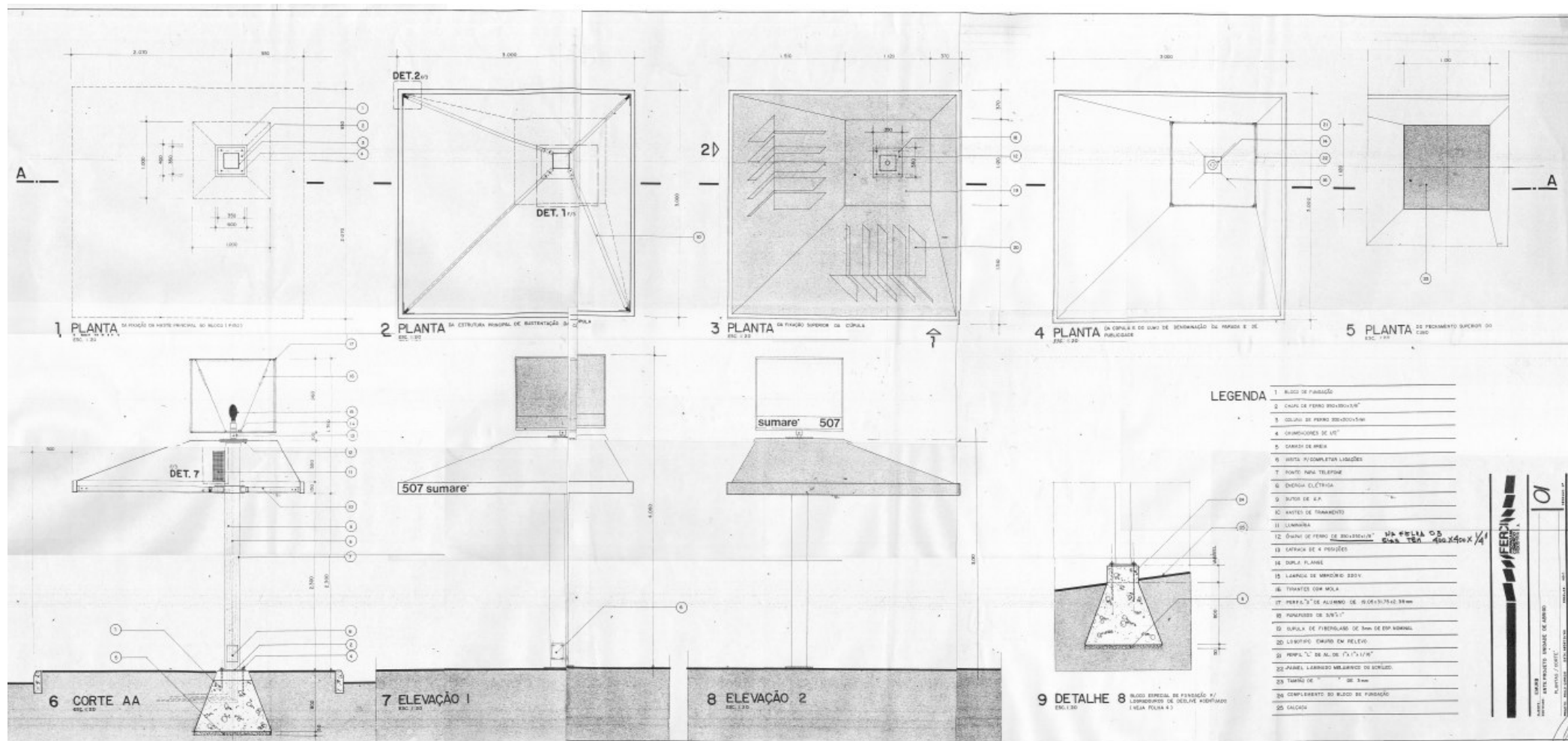
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

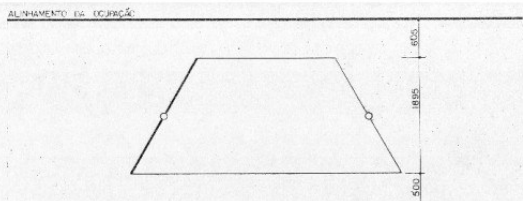


ANEXO 06

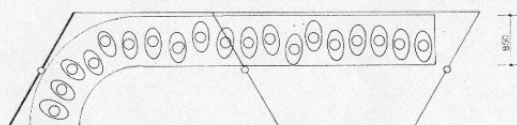
Plantas recuperadas do Concurso realizado pela EMURB, em 1980, para abrigos de ônibus para os Corredores. Acervo EMURB

128

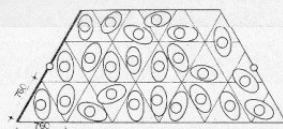




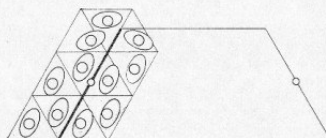
ALINHAMENTO DO MERCÍDO  
RECUEO OBRIGATÓRIO EM CALÇADA MÍNIMA



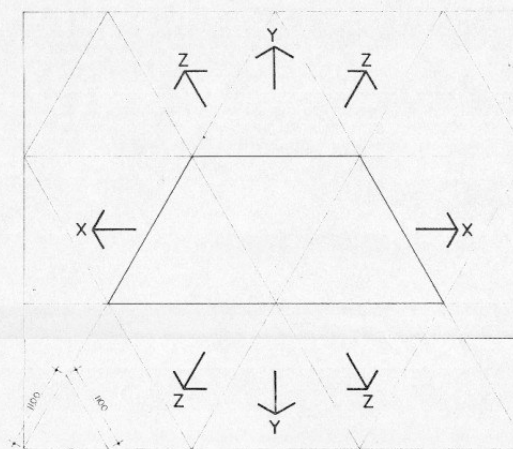
ORGANIZAÇÃO DE FILAS



CAPACIDADE DE AGLOMERAÇÃO  
A<sub>total</sub> = 6,4 m<sup>2</sup>    A<sub>peessoa</sub> = 0,26 m<sup>2</sup>    CAPACIDADE = 25 PESSOAS



ÁREA DE LEITURA DISPONÍVEL



SENTIDOS DE EXPANSÃO MODULAR



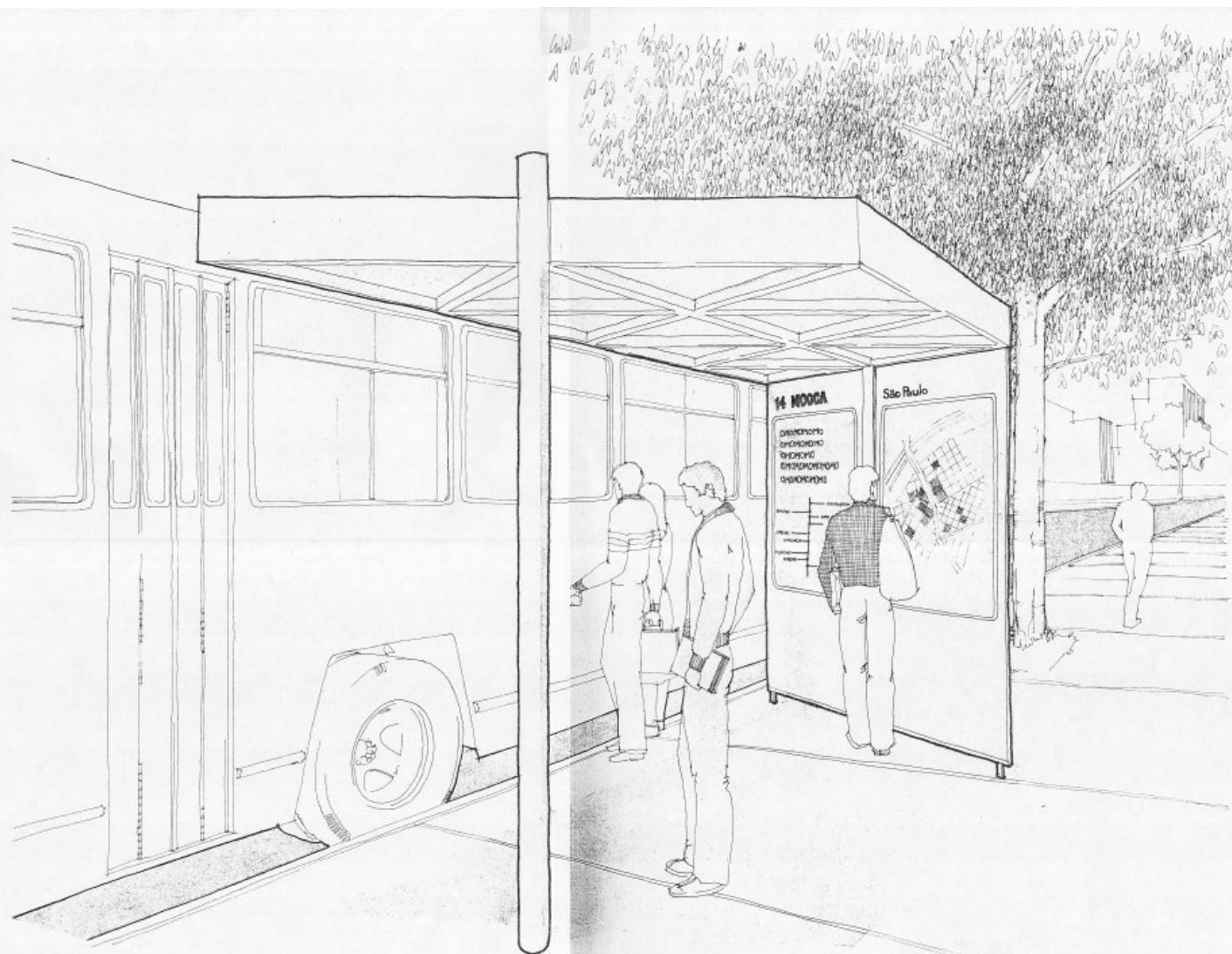
AUTORES DO PROJETO : ARQUITETOS  
ANDRÉ POPPOVIC  
EUNICE MASSUMI GJIBU  
GIOVANNI VANNUCCHI  
RICARDO BM LATEFZA  
RONALD KAPAZ

ASSESSORIA ESPECIALIZADA : HÉLIOS MONTEFERRANTE

PROJETO : CON 07/80 EMURB  
FOLHA : ABRIGO  
ESPECIFICAÇÕES  
SENTIDOS DE EXPANSÃO  
PLANTAS

DATA : AGO' 80

19



**HIDROPLAS**

AUTORES DO PROJETO: ARQUITETOS  
ANDRÉ POPPOVIC  
EUNICE MASSUMI GUJBU  
GIOVANNI VANNUCCHI  
RICARDO B M LATERZA  
RONALD KAPAZ

ASSESSORIA ESPECIALIZADA:  
HÉLIOS MONTEFERRANTE

PROJETO: CON 07/80 EMURB  
FOLHA: PERSPECTIVA ABRIGO SIMPLES

DATA: AÇO 80

23 *je*

## As Funções do Abrigo

A ABERTURA CRIATIVA CONDUZ O PROJETO A SOLUÇÕES DE MELHOR QUALIDADE E UTILIDADE MAIS AMPLA

### O Abrigo pode cumprir inúmeras funções

- . UMA PROTEÇÃO PARA O CIDADÃO CONTRA INTEMPÉRIE
- . UM LOCAL ADEQUADO PARA COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO
- . UM AUXÍLIO À PROTEÇÃO DA SAÚDE E À EFICIÊNCIA NO TRABALHO
- . UM INSTRUMENTO PARA SEGURANÇA PESSOAL E PATRIMONIAL
- . UMA FONTE, ESTRATEGICAMENTE SITUADA, DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS
- . UMA POSSIBILIDADE DE DESCANSO E LAZER
- . UM APOIO À OPERAÇÃO DE TRÁFEGO URBANO E À CONSERVAÇÃO DE VIAS E EQUIPAMENTOS
- . UMA FONTE DE RECEITA PARA O PODER PÚBLICO
- . UMA OPORTUNIDADE PODEROSA DE MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA DO CIDADÃO URBANO

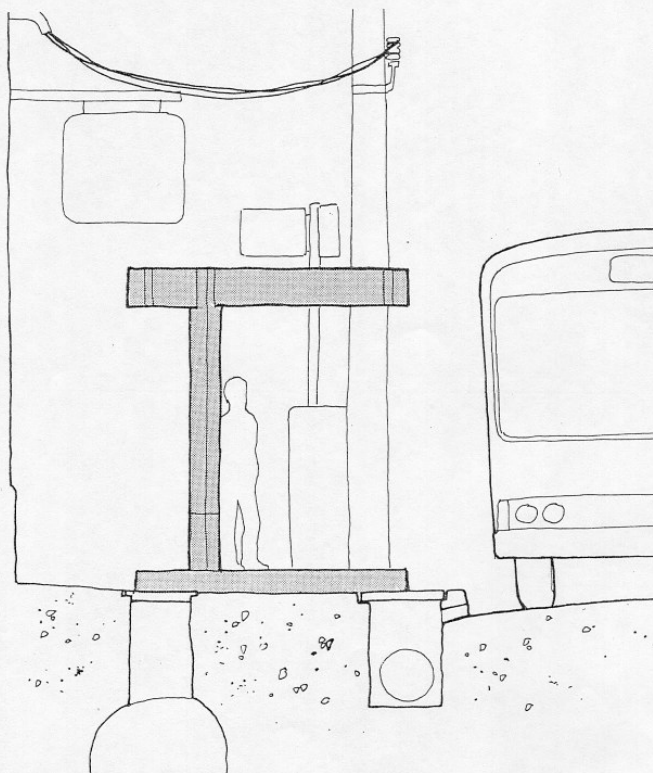
### Abrigando uma ampla gama de recursos

1. BANCOS E APOIOS
2. PAINÉIS DE INFORMAÇÃO
3. BEBEDOURO
4. SANITÁRIO
5. PUBLICIDADE
6. TELEFONE
7. CAIXA DE CORREIO
8. VENDA DE PASSES PARA TRANSPORTE COLETIVO
9. VENDA DE ENTRADAS TEATRAIS E ESPORTIVAS
10. JORNALEIRO
11. PEQUENO COMERCIO
12. BAR E LANCHONETE
13. GUARDA-VOLUMES
14. ABRIGO PARA VEÍCULOS
15. GUARDA DE FERRAMENTAS
16. GUARDA DE SINALIZAÇÃO DE EMERGENCIA
17. ETC.

## A Configuração do Abrigo

### 2

O ABRIGO CONSTITUI A INTERFACE ENTRE O VEÍCULO  
E O MEIO URBANO, EXTREMAMENTE DIVERSIFICADO

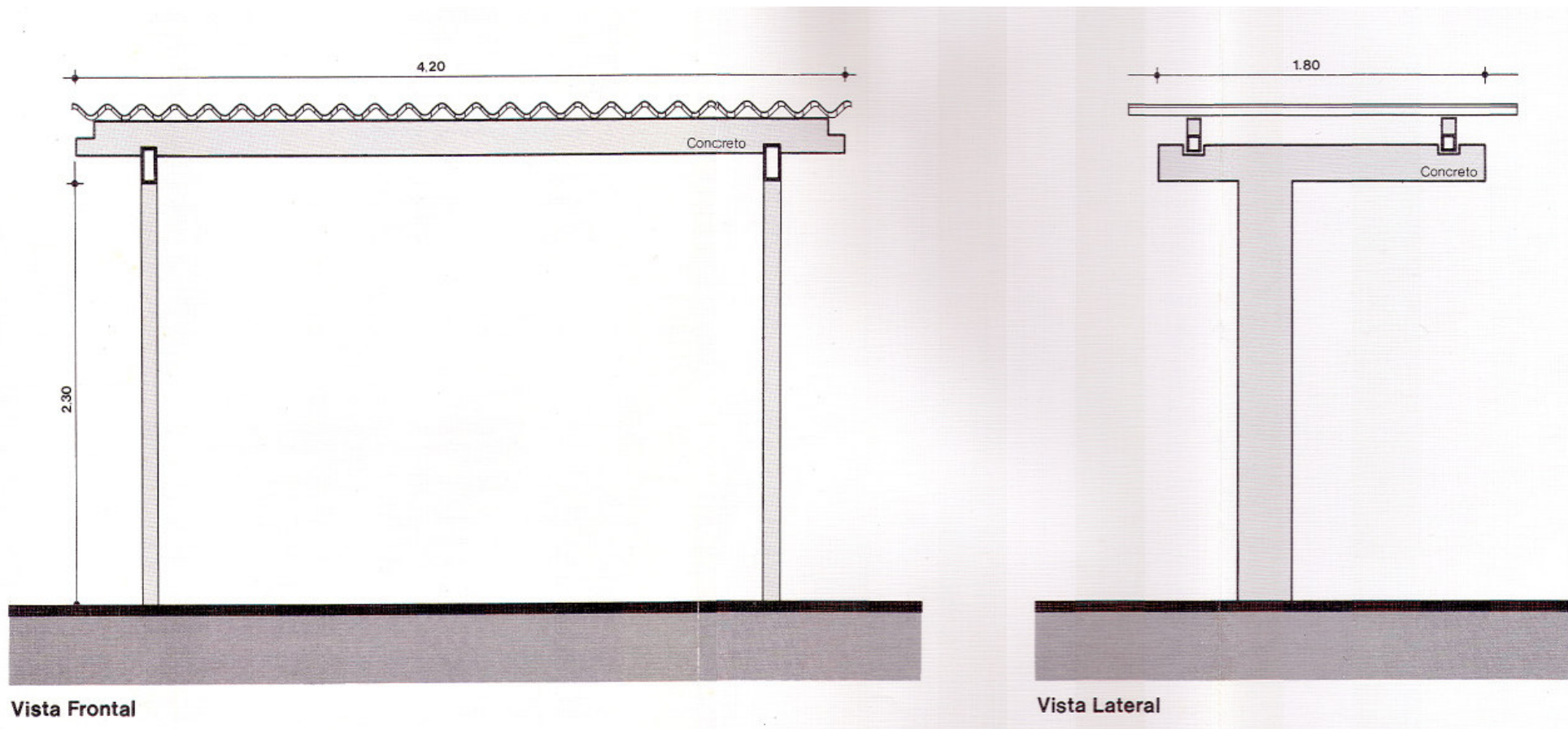


**A realidade física da cidade contém inúmeros  
fatores adversos à implantação dos Abrigos :**

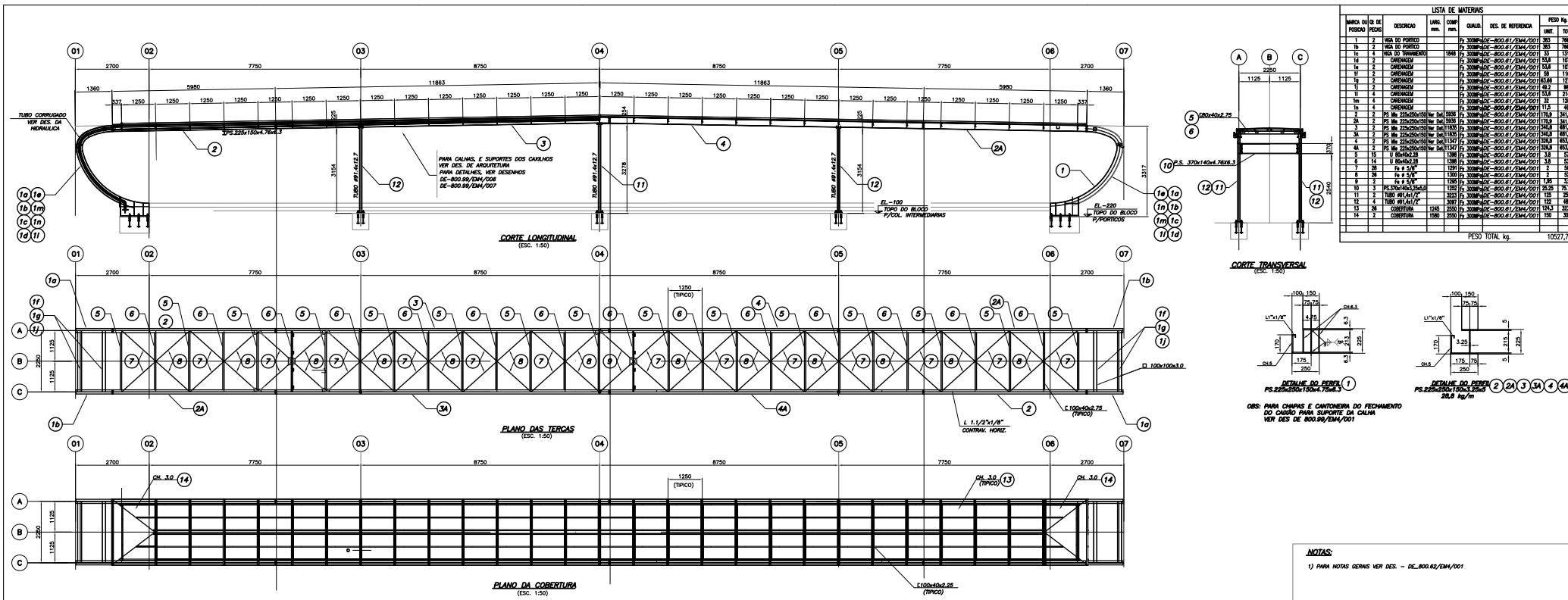
- . DIMENSÕES VARIADAS DAS CALÇADAS
- . TUBULAÇÕES, GALERIAS, TAMPÕES, POSTES, E OUTRAS INTERFERÊNCIAS
- . PISOS DE MATERIAIS VARIADOS
- . PRESENÇA DE MARQUISES, PLACAS SALIENTES, ETC., NAS FACHADAS
- . INEXISTÊNCIA EVENTUAL DE GUIAS (MEIO-FIO)
- . GABARITOS EXCESSIVOS DE ALGUNS VEÍCULOS
- . ESGOTAMENTO DE ÁGUAS PLUVIAIS
- . PASSAGEM SUPERIOR DE CABOS ELÉTRICOS, TELEFÔNICOS E OUTROS

## ANEXO 07

Planta recuperada do “abrigo COVAS”; retirado de CMTc, 1985, sem página.







LISTA DE MATERIAS							
QUANTIDADE	DESCRIÇÃO	UNID.	COMP.	QUANT.	DESCRIÇÃO	DESCRIÇÃO	
1	1	2	1	1	1	1	
...	...	...	...	...	...	...	
						<b>PESO TOTAL kg</b>	10527,7

**NOTAS:**  
1) PARA NOTAS GERAIS VER DES. - DE-800.62/EM/007

VERSÃO ABRIL 2004

Q	COMENTARIOS	Elaborado	Verificado	Aprovação	Código	OBJETO	Outros

**NOTAS:**  
1 - PARA NOTAS GERAIS VER DESENHO Nº DAI / L1  
2 - PARA DETALHES VER DESENHO PROJETIVO Nº DAI / L1

**FOTE**  
RESPONSÁVEL PELO PROJETO

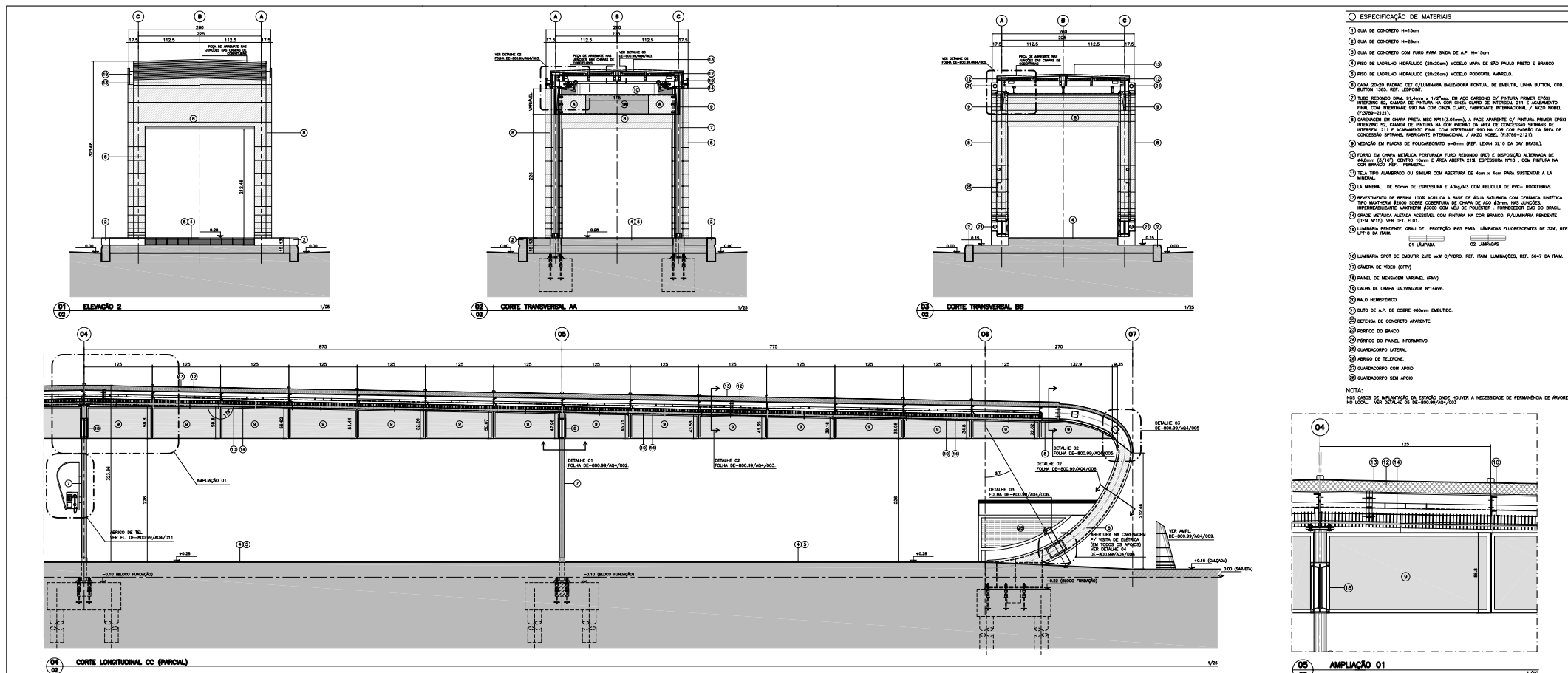
Projeto: ALBANO Data: 15/09/03  
 Desenhado: RFP Data: 15/09/03  
 Verificado: RFP Data: 15/09/03  
 Chefe de Qualidade: Data: DATA  
 Aprobado: APROVADO Data: DATA

**SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.**

Projeto: PROJETO EXECUTIVO DE ESTRUTURA METÁLICA DO ABRIGO DE BÔNIBUS - DE-800.62/EM/007  
 Cliente: CONHECIMENTO GERAL DA ESTAÇÃO DE BÔNIBUS

Elaborado: Data: DE-800.62/EM/002





### ESPECIFICAÇÃO DE MATERIAIS

- 01 GUA DE CONCRETO H=150mm
- 02 GUA DE CONCRETO COM FIBRO PARA GUA DE A.P. 140mm
- 03 PISO DE LAMBRÃO HERRALADO (60x60mm) MODELO MAPA DE SÃO PAULO PRETO E BRANCO
- 04 PISO DE LAMBRÃO HERRALADO (60x60mm) MODELO FLORESTA AMARELO
- 05 CAVA 20x20 PASSARO C/2 ALUMINARIA BALIZADORA PONTUAL DE EMBURSU, LINHA BUTON, COC. BUTON 1360. REF. LEOPOLD.
- 06 TUBO REVERENDO DIAM. 40x40mm. EM AÇO CARBONO C/ PINTURA PRIMEIR EPOXI INTERMED. 211. CAMADA DE PINTURA NA COR CANO CARO DE INTERMED. 211 E ACABAMENTO FINAL COM INTERMED. 200 NA COR CANO CARO DE INTERMED. 211. (P.3789-2117).
- 07 CORTADINA EM CHAPA PRETA 1000x1200mm. A FACE APARENTE C/ PINTURA PRIMEIR EPOXI INTERMED. 211. CAMADA DE PINTURA NA COR CANO CARO DE INTERMED. 211 E ACABAMENTO FINAL COM INTERMED. 200 NA COR CANO CARO DE INTERMED. 211. (P.3789-2117).
- 08 VEDADO DE FOLHAS DE POLIURETANO 20mm. (REF. LONAR 9010 DA DUT BRAS).
- 09 FORRO EM CHAPA METALICA PERFORADA FURO REDONDO (R5) E DISPOSICAO ALTERNADA DE 40mm. (C/14), CENTRO 100mm E AREA ABERTA 21%. ESPESSURA 110, COM PINTURA NA COR BRANCO. REF. FERNANDES.
- 10 TELA TIRO ALUMINADO OU SIMILAR COM ABERTURA DE 4mm x 4mm PARA SUSTENTAR A LA MATELA.
- 11 LA MATELA DE 50mm DE ESPESSURA E 40x40mm COM PELUCLA DE PVC- RODRIGUES.
- 12 REVESTIMENTO DE RESINA 100% ACRILICA A BASE DE AGUA SATURADA COM GERANICA SINTETICA TIPO MATRIZEM BOND SOBRE COBERTURA DE CHAPA AÇO 80mm. (MÁS CARO).
- 13 IMPERMEABILIZANTE MANTENEM 8000 COM VEU DE POLIESTER. FORNECEDOR SAC DO BRASIL (ITEM INT.3). VER DET. FLOI.
- 14 LAMPADARIA PENDENTE, GRUPO DE PROTEÇÃO IP60 PARA LAMPADAO FLORESCENTES DE 32W. REF. LUTTE DA ITAM.
  - 01 LAMPADA
  - 02 LAMPADAO
- 15 LUMINARIA SPOT DE EMBURSU 240W C/VIDRO. REF. ITAM LUMINACOES. REF. 5647 DA ITAM.
- 16 CAMERA DE VIDEO (CFTV)
- 17 PAINEL DE MENSAGEM VARIÁVEL (PMV)
- 18 CALHA DE CHAPA GALVANIZADA 110x6mm.
- 19 PALO HEMIFERICO
- 20 BORTO DE A.P. DE COBRE 80mm. EMBURSU.
- 21 BORTO DE CONCRETO APARENTE.
- 22 BORTO DO BANCO
- 23 BORTO DO PAINEL INFORMATIVO
- 24 GUANADACORPO LATERAL
- 25 ARBOL DE TELEFONE.
- 26 GUANADACORPO COM ARBOL
- 27 GUANADACORPO SEM ARBOL

NOTA:  
NOS CASOS DE MANUTENÇÃO DA ESTAÇÃO ONDE HOUVER A NECESSIDADE DE PERMANENCIA DE ARBORES NO LOCAL, VER DETALHE DE DE-800.62/AQ/003

REV	DESCRIÇÃO	ELABORADO	VERIFICADO	APROVADO	DATA	OBJETO
REV.1	DESCRIÇÃO	ELABORADO	VERIFICADO	APROVADO	DATA	OBJETO

PROJETO	DATA	PROJETADE	VERIFICADO	APROVADO
PROJETO	DATA	PROJETADE	VERIFICADO	APROVADO

PROJETO	DATA	PROJETADE	VERIFICADO	APROVADO
PROJETO	DATA	PROJETADE	VERIFICADO	APROVADO

**SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.**

RESPONSÁVEL PELO PROJETO

PROJETO: ESTÁÇÃO DE TRANSFERÊNCIA

UNIDADE: PROJETO EXECUTIVO DE ARQUITETURA ARBOL EM/A2

ELEVADO LATERAL 02, CORTE AA, BB E CC

30.09.2003

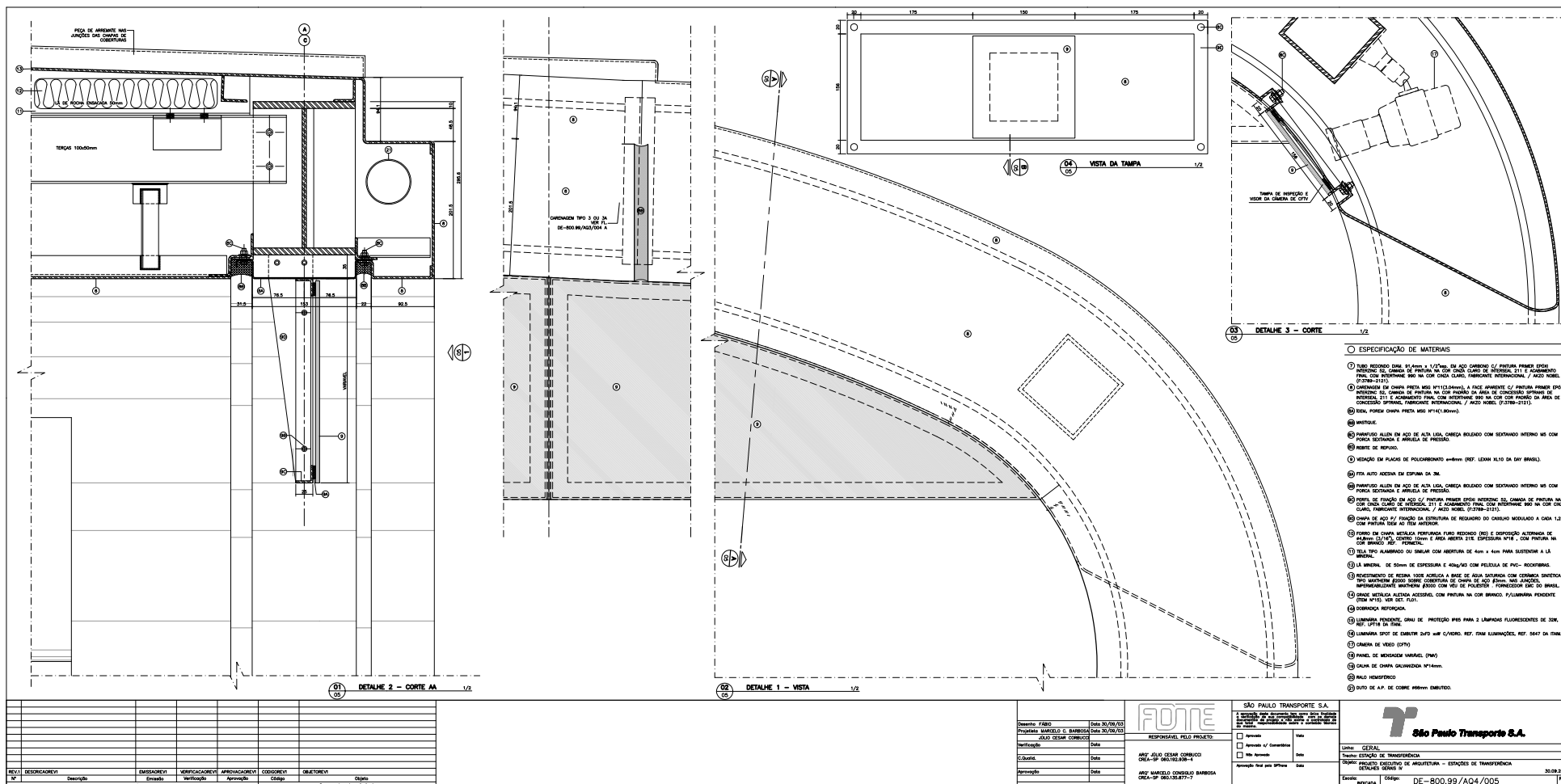
**São Paulo Transporte S.A.**

TIPO: GERAL

DATA: 30.09.2003

ESCALA: 1:25

DE-800.62/AQ/002



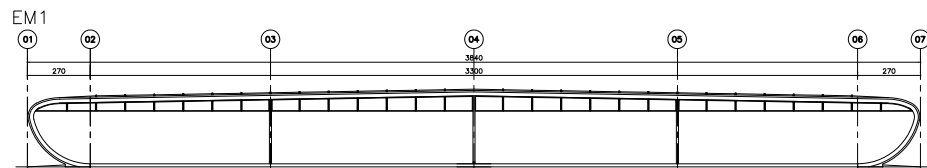
REVISÃO	DESCRIÇÃO	ELABORADO	VERIFICADO	APROVADO	COORDENADOR	DESENHADOR	OUTROS

Desenho: FÁBIO	Data: 30/09/03	Projeto: MARCELO C. BARBOSA	Data: 30/09/03
ALDO OLIVEIRA CORRÊA			
Verificação:	Data:	RESPONSÁVEL PELO PROJETO:	
Cláusula:	Data:	AFY JULIO CESAR CORRÊA	
Aprovação:	Data:	AFY MARCELO CONSOLATO BARBOSA	
		AFY SP 0813477-7	

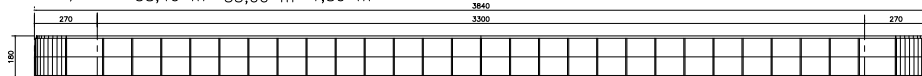
<b>SP</b>	
SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.	
<input type="checkbox"/> Ativos <input type="checkbox"/> Não Ativos <input type="checkbox"/> Ativos / Cancelados <input type="checkbox"/> Não Ativos / Cancelados Atividade: 1000 - 1000 - 1000 - 1000	

LÍNEA: GERAL TIPO DE ESTÁÇÃO DE TRANSFERÊNCIA: TIPO DE PROJETO: CATEGORIA DE ARQUITETURA - ESTÁÇÕES DE TRANSFERÊNCIA DETALHE: 0014	
Emitido em: 30.09.2003 Rótulo: 100004	Cód. de Projeto: DE-800.99/AQ4/005

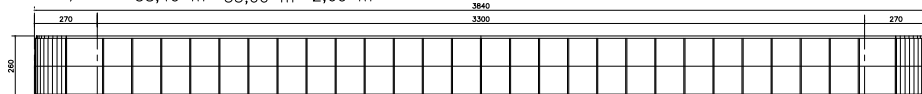




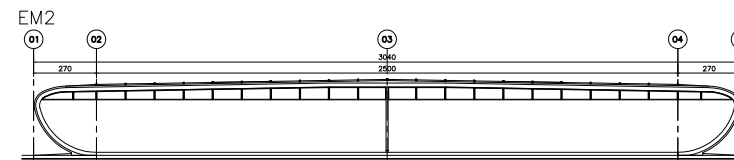
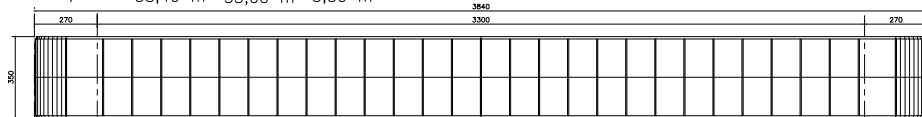
EM1 / L1 COMPR. TOTAL 38,40 m COMPR. ÚTIL 33,00 m LARGURA TOTAL 1,80 m



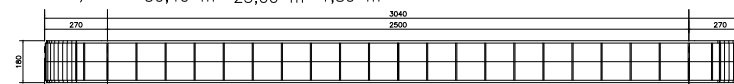
EM1 / L2 COMPR. TOTAL 38,40 m COMPR. ÚTIL 33,00 m LARGURA TOTAL 2,60 m



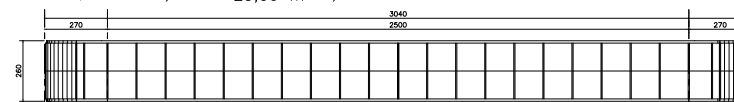
EM1 / L3 COMPR. TOTAL 38,40 m COMPR. ÚTIL 33,00 m LARGURA TOTAL 3,50 m



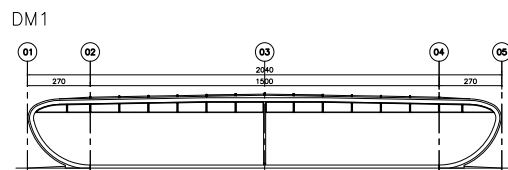
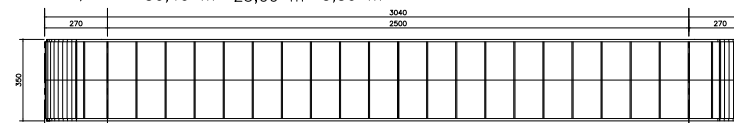
EM2 / L1 COMPR. TOTAL 30,40 m COMPR. ÚTIL 25,00 m LARGURA TOTAL 1,80 m



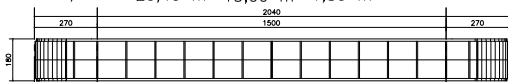
EM2 / L2 COMPR. TOTAL 30,40 m COMPR. ÚTIL 25,00 m LARGURA TOTAL 2,60 m



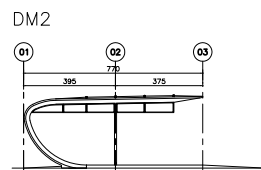
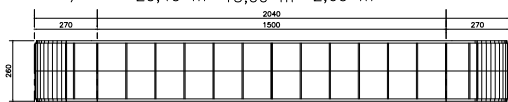
EM2 / L3 COMPR. TOTAL 30,40 m COMPR. ÚTIL 25,00 m LARGURA TOTAL 3,50 m



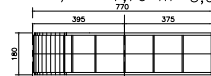
DM1 / L1 COMPR. TOTAL 20,40 m COMPR. ÚTIL 15,00 m LARGURA TOTAL 1,80 m



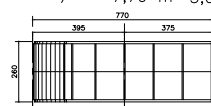
DM1 / L2 COMPR. TOTAL 20,40 m COMPR. ÚTIL 15,00 m LARGURA TOTAL 2,60 m



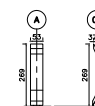
DM2/L1 COMPR. TOTAL 7,70 m COMPR. ÚTIL 5,00 m LARGURA TOTAL 1,80 m



DM2/L2 COMPR. TOTAL 7,70 m COMPR. ÚTIL 5,00 m LARGURA TOTAL 2,60 m



TOTEM DMT



VERSÃO ABRIL 2004

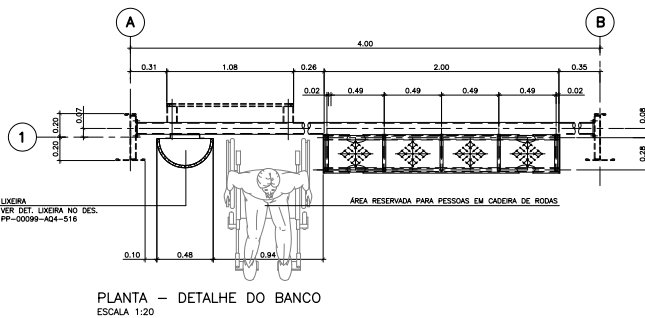
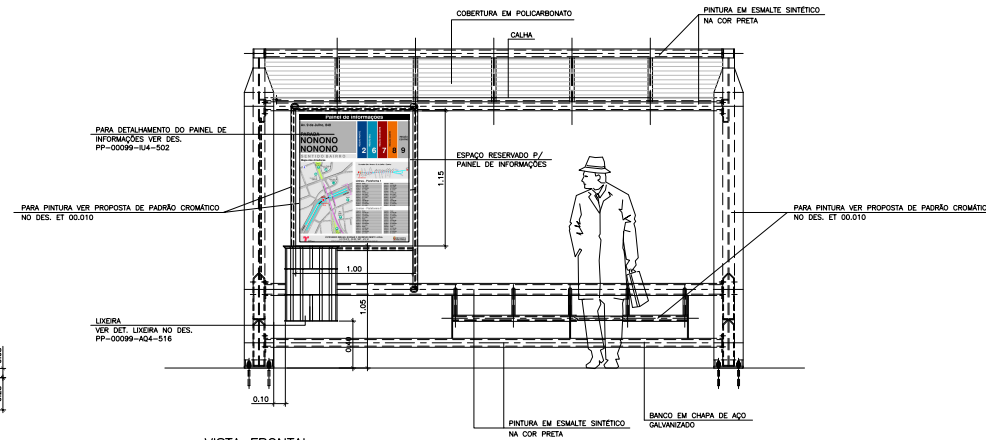
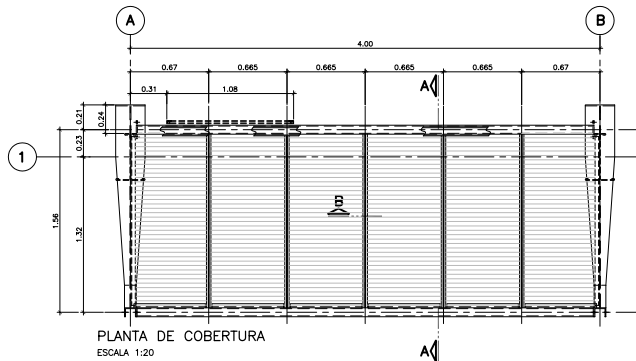
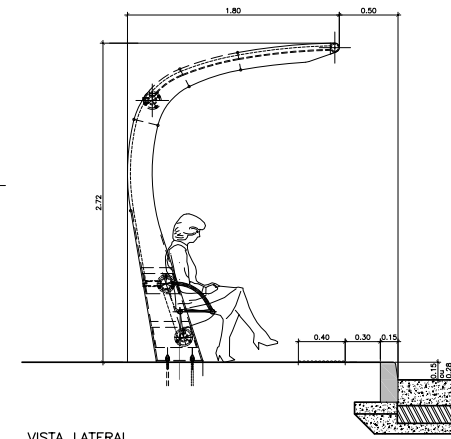
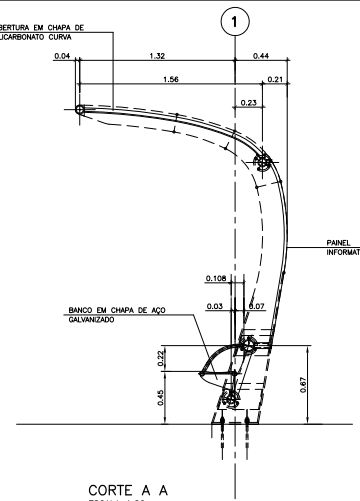
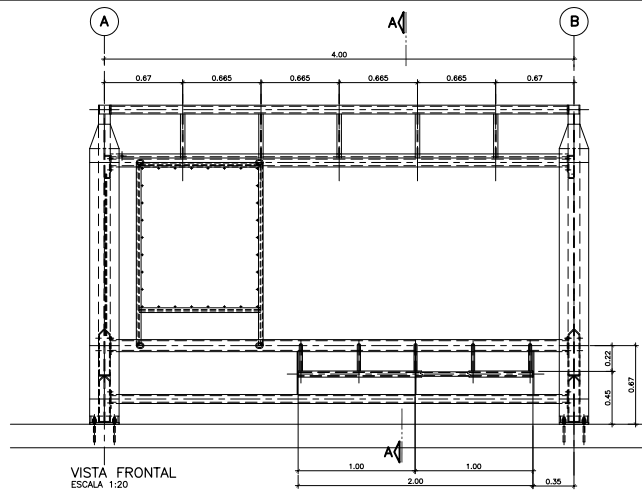
								SÃO PAULO TRANSPORTE S.A. A aprovação deste documento tem como data efetuada a verificação de sua conformidade com os dados cadastrais de projeto e não sobre a conformidade de seu texto, especificações técnicas e condições técnicas.			
						Desenho FABIO Data 30/09/03 Projetista MARCELO C. BARBOSA Data 30/09/03 JULIO CESAR CORBUCCI		RESPONSÁVEL PELO PROJETO: <input type="checkbox"/> Aprovado <input type="checkbox"/> Não Aprovado		Linha: GERAL Trecho: ESTAÇÃO DE TRANSFERÊNCIA Objeto: PROJETO EXECUTIVO DE ARQUITETURA - ESTAÇÕES DE TRANSFERÊNCIA CONSÓRCIO DE ABRIGOS	
						Verificação: Data C. Qualif.: Data Aprovação: Data		Visto: Data Data		Escala: 1:100 Código: DE-800.99/AQ4/001	
REV.1	DESCRICAOREV1	EMISSAOREV1	VERIFICAÇAOREV1	APROVACAOREV1	CODICOREV1	OBJETOREV1					Rev. E
Nº	Descrição	Emissão	Verificação	Aprovação	Código	Objeto	Documentos de referência				

# ANEXO 09

## Plantas, cortes e detalhes do ABRIGO SP450. Acervo SPTrans

## Abrigos de ônibus em São Paulo Análise da produção recente

140



**NOTAS :**

- 1 - MEDIDAS EM METROS.
- 2 - VER DETALHAMENTO DA ESTRUTURA METÁLICA NOS DES. Nº PP-000.99/EMA/500 e 506
- 3 - ESTE DESENHO CORRESPONDE AO MÓDULO COMPLETO DO ABRIGO SP 450, COM TODOS OS SEUS ACESSÓRIOS, QUANDO DA INSTALAÇÃO DO MESMO DE FORMA SEQUENCIAL VER DES. Nº PP-000.99/AQ4/512.

Nº	Descrição	Emissão	Verificação	Aprovação	Código	Objeto
E	REVISÃO GERAL	26-03-2007				
D	REVISÃO GERAL	02-08-2004				
C	CONFORME ESTRUTURA METÁLICA	31-05-2004				
B	REVISÃO GERAL	18-05-2004				
A	EMISSÃO INICIAL	10-05-2004				
Revisões						

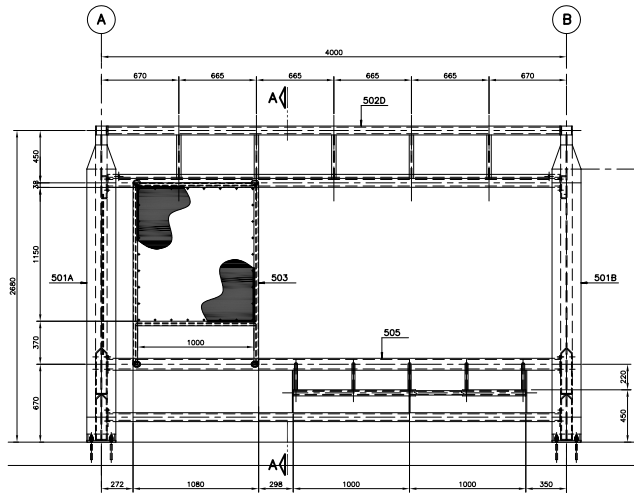
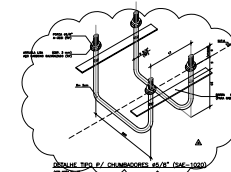
Desenho	Data
Projeto	06.05.04
Verificação	06.05.04
Elaboração	
Aprovação	
COO. F.F.	

SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.	
A aprovação deste documento tem como base exclusiva a verificação de sua correspondência com os projetos de projeto e não serve o responsável de seu conteúdo, responsabilizando-se o autor pelo conteúdo.	
<input type="checkbox"/> Aprovado	Data
<input type="checkbox"/> Aprovado e/ou Complementado	Data
<input type="checkbox"/> Não Aprovado	Data
Aprovação feita para SPTrans	

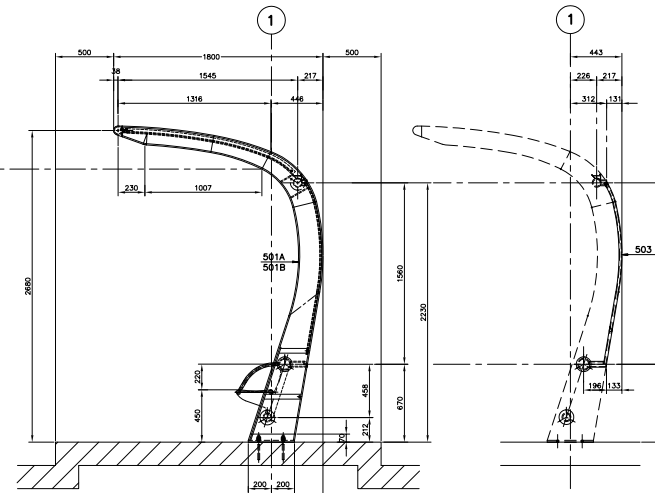
<b>São Paulo Transporte S.A.</b>	
Linhas:	GERAL
Trechos:	CORREDORES
Objeto:	PROJETO DE ARQUITETURA PROJETO PADRÃO DO ABRIGO MODELO SP 450 - (1.80x4.00)
Escala:	Código: PP-000.99/AQ4/512
Indicada:	Rev: E

**NOTAS**

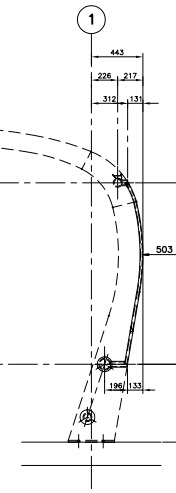
- 1) TODAS AS MEDIDAS SÃO EM mm, EXCETO INDICAÇÃO CONTRÁRIA.
- 2) CHAPAS CONFORME NORMA ASTM-A-36, E ANOTADAS.
- 3) SOLDAS CONFORME NORMA AWS, ELETRODO NÃO REVESTIDO PROCESSO MIG.
- 4) PARAFUSOS CONFORME NORMA ASTM-304.
- 5) TODOS OS FURROS SÃO #11,1; EXCETO INDICAÇÃO CONTRÁRIA.
- 6) PINTURA E ACABAMENTO CONFORME PROJETO DE ARQUITETURA.
- 7) REFERÊNCIAS, VER PROJETO DE ARQUITETURA.
- 8) SOLDA TÍPICA, "S" EXCETO ANOTADA.
- 9) PARA DETALHAMENTO VER DESENHOS Nos. PP-000.99/EM4/501-502-503
- 10) PARA APLICAÇÃO DA FITA ADESIVA DUPLA FACE DE SILICONE INDCOLOR ENTRE O ACRILICO E CHAPA DE AÇO VER DES. PP-000.99/UA/502
- 11) PARA O POSICIONAMENTO DA PLACA DE ACRILICO E DA FIXAÇÃO POR REBITES VER DES. PP-000.99/UA/502
- 12) PARA LOCALIZAÇÃO DAS LIXEIRAS VER DES.PP-000.99/AQ4/512, 515, 516



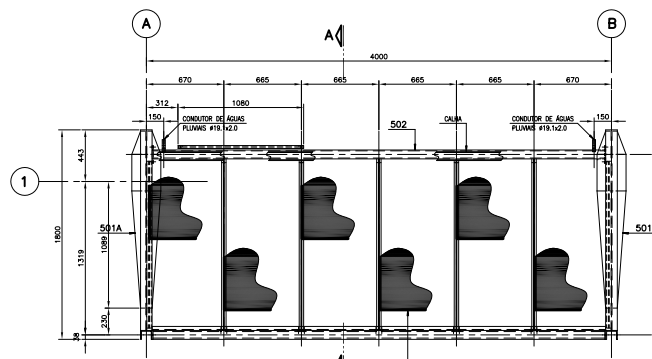
**ELEVÇÃO FRONTAL**  
Esc. 1:20



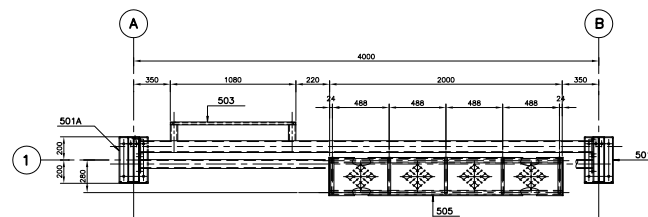
**ELEVÇÃO LATERAL**  
Esc. 1:20



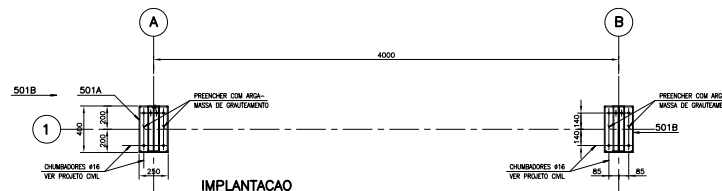
**CORTE AA**  
Esc. 1:20



**PLANTA DA COBERTURA**  
Esc. 1:20



**PLANTA DOS BANCOS**  
Esc. 1:20



**IMPLANTAO**  
Esc. 1:20

Nº	Descrição	Emissão	Verificação	Aprovação	Código	Objeto	Documentos de referência
D	REVISÃO GERAL CONFORME DI/SMA-022/07	30/07/07					
C	REVISÃO GERAL	01/08/05					
B	REVISÃO GERAL	16/03/05					

Desenho	Data
Projetista	Data
Verificação	Data
C. Qualidade	Data
Aprovação	Data
COD. F.F.	

**SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.**

A aprovação neste documento não garante a qualidade ou a realização de obra, sendo a responsabilidade do autor e do executor de sua total responsabilidade sobre o conteúdo técnico do mesmo.

Aprovado

Aprovado e Complementado

Não Aprovado

Aprovação final pelo SP/STP



Linhas: GERAL

Trechos: CORREDORES

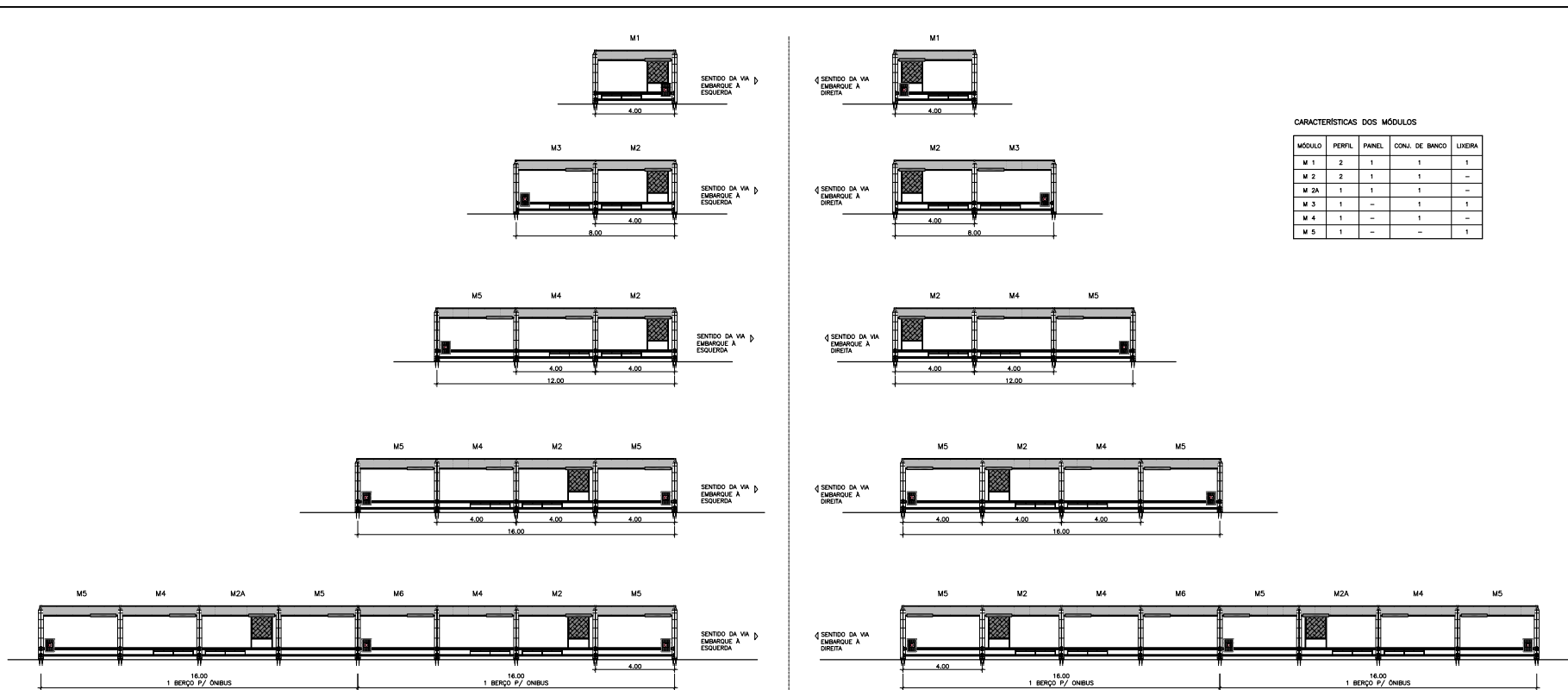
Objeto: PROJETO DE ESTRUTURA METÁLICA

Projeto PADRÃO DO ABRIGO MODELO SP 450 (1800x4000) - CONJUNTO

Escala: INDICADA

Código: PP-000.99/EM4/500



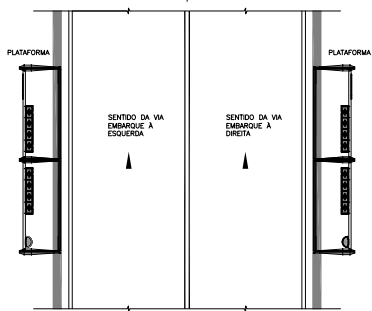


CARACTERÍSTICAS DOS MÓDULOS

MÓDULO	PERFIL	PANEL	CONJ. DE BANCO	LIXEIRA
M 1	2	1	1	1
M 2	2	1	1	—
M 2A	1	1	1	—
M 3	1	—	1	1
M 4	1	—	1	—
M 5	1	—	—	1

ESQUEMA DE MODULAÇÃO DOS ABRIGOS  
ELEVÇÃO FRONTAL – PARADA À ESQUERDA  
ESCALA 1:100

ESQUEMA DE MODULAÇÃO DOS ABRIGOS  
ELEVÇÃO FRONTAL – PARADA À DIREITA  
ESCALA 1:100



ESQUEMA DE MODULAÇÃO DOS ABRIGOS  
VISTA SUPERIOR  
ESCALA 1:100

- NOTAS:
- 1 – MEDIDAS E COTAS EM METROS EXCETO INDICAÇÃO CONTRÁRIA
  - 2 – ESTE DESENHO TEM COMO OBJETIVO ORIENTAR A INSTALAÇÃO DOS MÓDULOS DO ABRIGO E SEUS ACESSÓRIOS NAS DIVERSAS CONFIGURAÇÕES DE PARADAS.
  - 3 – O NÚMERO DE ABRIGOS A SEREM INSTALADOS NAS PLATAFORMAS DEVERÁ VARIAR DE ACORDO COM A DEMANDA DAS MESMAS E SERÁ FORNECIDO PELA SPTSP.
  - 4 – A LUMINÁRIA DEVERÁ SER INSTALADA EM TODOS OS MÓDULOS.
  - 5 – AS CORES UTILIZADAS NESTE DESENHO SÃO APENAS ILUSTRATIVAS. AS CORES DOS ABRIGOS E SEUS EQUIPAMENTOS DEVERÃO SEGUIR O PAQUETE CROMÁTICO DA SPTSP.

Nº	Descrição	Emissão	Verificação	Aprovação	Código	Objeto
D	Revisão Geral	23/01/08				
C	Número de abrigos	04/12/06				
B	Revisão Geral	20/05/04				
A	Emissão inicial	18/05/04				
Revisões						

Desenho	ADRIANA V. SOUZA	Data	03/05/04
Projetista	ADRIANA V. SOUZA	Data	03/05/04
Verificação	PEDRO DI MASE	Data	03/05/04
C. Qualidade	GILBERTO TEIXEIRA	Data	03/05/04
Aprovação	GILBERTO TEIXEIRA	Data	03/05/04
CÓD. F.F.			

SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.

A aprovação deste documento tem como objetivo a verificação de sua conformidade com os dados documentais de projeto, e não garante a qualidade de seu uso. Responsabilidade pela execução cabe ao usuário.

<input type="checkbox"/> Aprovado	Assinatura
<input type="checkbox"/> Aprovado s/ Comentários	Data
<input type="checkbox"/> Não Aprovado	Data

Aprovação final pela SPTSP

**São Paulo Transporte S.A.**

Linhas: GERAL

Trechos: CORREDORES

Objeto: PROJETO PARADA ESQUEMA DE MODULAÇÃO DO ABRIGO MODELO SÃO PAULO

Escala: 1:100

Código: PP-000.99/AQ4/515

Rev: D



## APÊNDICE 01

Entrevista dirigida com Camila Faccioni, arquiteta pesquisadora da exploração econômica de propaganda em espaços urbanos.

144

### 01

Atualmente, com a lei 'Cidade Limpa' há um clamor público de que a exploração da paisagem urbana como suporte de propaganda 'rompeu os limites do razoável'.

Como você enxerga a relação dos meios de comunicação externos com a paisagem urbana?

*A utilização da paisagem urbana como meio de comunicação não é um tema atual. Desde as sociedades mais antigas, inclusive a da Roma Antiga, a cidade é que comportava os painéis onde se pintava e escrevia as leis da sociedade. Mais tarde, a Igreja também utilizava os locais da cidade com maior fluxo e concentração de pessoas para pregar as suas ideologias. Esta descrição está mais detalhada no capítulo 3 do meu livro. O que importa é que o meio urbano é aquele que concentra um maior contingente de pessoas, em função do trânsito lento e da circulação urbana. Com o advento da televisão e da mídia de massa a publicidade exterior não perdeu a sua força, pelo contrário, se fortaleceu como uma mídia de apoio para os meios de comunicação de massa. O que eu quero dizer é que a sociedade humana sempre se utilizou do espaço da cidade (nos momentos históricos em que existiu o conceito de "cidade") para se comunicar. A revolução industrial, o capitalismo, a propaganda e a grande variedade de produtos e mensagens visuais é que se altera conforme caminha a evolução social. Por isso, a relação entre os meios de comunicação e a paisagem urbana é uma relação simbiótica e que, para sobreviver não pode ultrapassar determinados limites.*

### 02

De fato, as inserções da propaganda na paisagem urbana são de uma força tremenda na composição de sua identidade; seja para qualificá-la ou desqualificá-la. Gostaria que apontasse um forte caso positivo e um negativo.

*Se considerarmos que a Torre Eiffel, em Paris, foi construída como um instrumento de publicidade para as estruturas em aço (foi uma torre construída apenas para uma feira e era para ser desmontada*

*assim que a feira chegasse ao fim), podemos dizer que ela é um dos principais ícones urbanos da identidade parisiense e francesa. Falando mais especificamente de mensagens publicitárias, acredito que Times Square (Nova Iorque), Guinzá (Japão) e Las Vegas são exemplos positivos da relação extrema entre mídia exterior e identidade visual urbana. Num caso paulista, podemos falar da Avenida Paulista, que não teria o mesmo impacto em identificar a avenida mais conhecida de São Paulo, não fosse pelas cores dos seus luminosos (luminoso do Itaú, cobertura de edifícios, fachadas), pela forma marcante de alguns dos seus edifícios (SESI, SENAI, GAZETA) e da comunicação visual do seu mobiliário urbano de identificação das ruas que a cruzam.*

*Exemplos negativos são todos aqueles que nos impedem de reconhecer o lugar. As ruas Teodoro Sampaio, Santa Ifigênia e Rua da Consolação são ruas de um comércio especializado que, através dos seus anúncios de fachadas não nos permite identificar onde estamos, a não ser pelos produtos expostos, nomes das lojas ou descrição dos produtos vendidos.*

### 03

Você comenta em seu livro 'Paisagem Urbana' que em sociedades pouco preocupadas com o cenário urbano, 'a mídia exterior tem conseguido interferir intensa e negativamente na composição da imagem ambiental' [p50]. Com a lei 'Cidade Limpa', toda a sinalização de fachada e de propaganda está sendo violentamente combatida/reduzida.

Como técnica e observadora na área de paisagem urbana, você observa uma 'força maior' [que não a prefeitura] coordenando a composição da 'Cidade Limpa', ou entende como resultado de um desenvolvimento técnico-político-econômico convencional?

*Uma sociedade na qual a educação básica é valorizada, a comunidade tem o conhecimento do modo como o ar fica poluído, as águas sujas,*

*o lixo é recolhido, enfim, aumenta o conhecimento de que cada ação do cidadão se reflete na sociedade como um todo. Podemos concluir que a cidadania só é completamente possível se há educação. A sociedade (não só a brasileira) não dá muita importância para a paisagem urbana porque as conseqüências de uma paisagem urbana ruim e poluída, não são mensuráveis, são abstratas. Neste sentido, somente o fato de a sociedade estar discutindo o assunto já é um aspecto positivo.*

*Em outras cidades como as européias (Barcelona, Paris, Berlin, Londres) e algumas cidades norte-americanas (Washington), a discussão sobre mídia exterior e uma drástica diminuição da sua veiculação no espaço urbano, já estão mais avançadas. Neste sentido, podemos entender que as transformações sofridas pela publicidade externa (dos “outdoors” para o mobiliário urbano) é um caminho natural que se iniciou em cidades de países capitalistas desenvolvidos, de onde as cidades brasileiras imitam inúmeros modelos. Por outro lado, há um “lobby” muito grande das grandes empresas de mobiliário urbano para se instalem no Brasil. Estas empresas sabem que a circulação de capital em publicidade exterior na cidade de São Paulo é muito grande e enxergam um grande filão para ampliar os seus negócios.*

#### 04

Ainda na ‘Cidade Limpa’, surge o ‘santo graal’ da mídia exterior: o mobiliário urbano é a única estrutura que poderá conter, legalmente, grandes situações de propaganda, controlado por poucas firmas, observado pela Prefeitura. E aprimorado pela alegação [um tanto parcial] que ‘o equipamento urbano valoriza o entorno’.

Essa leitura do mobiliário como nova vedete é válida? Pode-se avaliar uma ‘grande jogada’ para mudar o suporte da mídia? Isso pode ser visto como uma ‘limpeza’ dos outdoors, talvez uma mídia que tenha se popularizado demais?

*Como já foi respondido na questão anterior, existe um “lobby” muito grande das empresas internacionais de mobiliário urbano para entrar na cidade de São Paulo. Algumas delas já estão em Salvador e no Rio de Janeiro. Logicamente a publicidade exterior veiculada em mobiliário urbano é melhor do que aquela veiculada nos “outdoors”. Elas são menores e mais adequadas à escala humana, ocupam espaços*

*menores, estão sempre associadas à elementos que desempenham uma função social (abrigo de ônibus, relógios urbanos, etc.) e, de certa forma, podem valorizar o entorno no qual são instaladas, pois necessitam de calçadas mantidas e o espaço deve estar mais limpo para que se destaquem.*

*Num período em que a cidade de São Paulo não era tão verticalizada e adensada, os “outdoors” podiam desempenhar melhor as suas funções, pois se destacavam na paisagem e podiam ser visto por um grande número de pessoas simultaneamente. Com a nova estrutura urbana, os suportes de madeira e chapas metálicas nos quais são colados os papéis impressos com a publicidade, se tornaram modelos ultrapassados.*

#### 05

O sistema de propaganda em mobiliário urbano trabalha com manutenção, limpeza, rodízio da publicidade, etc. Infelizmente, as melhores peças [equipamentos] estão em pontos centrais, de alta representação econômica. Nas periferias, ponto de ônibus não tem luz, banco ou teto – se resume a um ‘palito’ espetado na calçada.

A mídia exterior ‘pré-mobiliário-com-propaganda’ também não tinha interesse de atingir locais sem poder econômico. Essa analogia fortalece a relação do mobiliário como mera ferramenta da mídia exterior, pois o equipamento não tem distribuição democrática pela cidade?

*Assim como Times Square fica num ponto valorizado de Nova Iorque e as melhores peças publicitárias de São Paulo estão nas regiões mais valorizadas, não seria e nem será diferente com o mobiliário urbano. A tendência natural é que sejam instaladas as melhores peças nas regiões centrais e as periferias continuarão sendo ignoradas pelas grandes empresas vencedoras da licitação de Mobiliário Urbano e pelo poder público municipal. Na Lei 14.223, a conhecida “Lei Cidade Limpa”, há a menção a algumas*

*peças do mobiliário urbano que poderiam ser instaladas em São Paulo como veículos de publicidade exterior. Uma destas peças é um “sanitário público auto-limpante”, que não é compatível com as necessidades atuais, com o espaço urbano disponível e nem com a cultura local. Logicamente esta peça faz parte da linha de produção já existente e instalada em muitas cidades do mundo, pelas grandes empresas internacionais de mobiliário urbano que tem como objetivo principal se instalar no Brasil.*

**06**

Pode-se abstrair que essa revitalização via ‘derrubada de outdoors’ e ‘implantação de mobiliário urbano com propaganda’ estão intimamente ligadas: o mobiliário não entra como melhoria da paisagem urbana, mas como nova ferramenta de mídia. Em alguns casos, nota-se até uma deformação da peça para absorver a propaganda.

Sobre o desenho [o objeto em si], o que você, como arquiteta, avalia da evolução do mobiliário urbano em São Paulo? O que poderia comentar sobre peças desenvolvidas como ‘suporte de propaganda’, sem grandes relações com o cidadão?

Quais parâmetros você acredita que são apontados ao arquiteto/designer na elaboração das peças? Exemplos nesse sentido?

*Existem dois parâmetros que os arquitetos devem se ater com relação ao mobiliário urbano. O primeiro deles se refere à sua instalação na cidade. Devem ser elaborados parâmetros técnicos que determinam a instalação destas peças em solo urbano. Estes são a quantidade de pessoas usuárias, os fluxos de pedestres, dimensão das calçadas e outros locais de instalação, dentre outros. O outro parâmetro se refere ao desenho das peças, que deve obedecer à ergonomia, facilidade para instalações elétricas e hidráulicas, aspectos de conservação de energia (desenvolvimento sustentável), racionalização do desenho para servir a um número grande de usuário de uma só vez, racionalização das peças para facilitar a manutenção e a utilização de peças base para outras mobílias da mesma linha, criação de uma identidade visual urbana que não seja demasiadamente exagerada para não se desgastar, ser facilmente visualizada pelos usuários e, ao mesmo tempo, ser discreta para não se sobressair à arquitetura, áreas verdes e outros elementos urbanos, devem estar inseridas numa hierarquia, ou seja, quais elementos devem ser visualizados primeiro, e em segundo lugar, etc.....finalmente, a publicidade não é adequada a todas*

*as peças do mobiliário urbano, mas somente àquelas que permitem a visualização das mensagens de forma íntegra, clara e sem prejudicar a utilização da peça pelos usuários. Objetos como lixeiras e cercas de árvores não deveriam veicular mensagens publicitárias, pois estas são tão pequenas que se transformam em ruídos visuais e não conseguem transmitir as mensagens de forma adequada.*

**07**

No seu livro, você aponta as divisões do prof Nestor Goulart [‘SP e outras cidades’] em algumas épocas – acabamos de sair da ‘metrópole’. Pela seqüência, a próxima seria um nível ‘global’, com SP alinhada a poucas outras pelo mundo. Nesse sentido, a exploração da mídia exterior em mobiliário ser realizada por firmas internacionais reforça esse aspecto.

Pode-se aventar uma exploração da paisagem urbana em escala global, com sua propaganda apontando em várias cidades simultaneamente?

*Acredito que a comunicação visual urbana caminha juntamente com o desenvolvimento econômico e social. Desta forma, cidades com características econômico-sociais semelhantes às de São Paulo, tendem a apresentar uma paisagem urbana semelhante à paulistana. Com a alta globalização das informações, culturas, hábitos e costumes, as cidades tendem a ficar cada vez mais parecidas, o que é um processo que se iniciou com o exagero dos painéis publicitários e vem culminar com as peças de mobiliário urbano padronizadas e uniformizadas que as grandes empresas multi-nacionais vêm instalando nos espaços urbanos.*

## APÊNDICE 02

Transcrição de entrevista livre com Tatiana Sitta, representante da fabricante de bancas de jornal  
WSITTA.

147

(introdução, apresentação do recorte, dos andamentos)

Tatiana:

Então, eu acho que quem vai poder dar a maior parte da informação é o Wladimir: Ele era da Abril Cultural e percebendo esse mercado em expansão falou com o pai dele, 'escuta vamos abrir uma metalúrgica e vamos fazer banca'. E o pai dele começou a fabricar as bancas. Nesse tempo o Wladimir continuava na Abril, e a Abril financiava essas bancas para os jornalheiros. Bom, a WSitta existe há 35 anos.

Bellini:

Então nasceu em 70.

Tatiana:

Nessa época que tudo começou e era a Abril que comprava a maior parte das bancas, ainda essa quadradinha (aponta desenho) onde o jornalista ficava de fora, não tinha este estilo 'loja' que nós temos hoje. E começaram a vender mais, além de vender só para a Abril, que também parou um pouco de fazer financiamentos...

Bellini:

Fora da Abril como que fazia antes? Eu sou do interior, e as bancas da minha cabeça eram precárias, o cara ficava de fora, era uma coisa de folhas de flandres, artesanal?

Tatiana:

Era. Você pegava serralheiros em cada cidade, que também não tinha muito segredo! Era um caixotinho com um tablado para você colocar as revistas em cima - jornal e o que mais tinha - ou as caixas de madeira que o pessoal ia pra uma esquina para poder vender e isso tem muito...

Bellini:

E aí começou a banca?

Tatiana:

Sim, a banca, a venda de revista começou desta forma: não existia um mobiliário para isso e aí foi se criando em função da quantidade de títulos que foram aumentando. E precisava de um lugar maior do que uma caixa na esquina para poder atender essa necessidade.

E a WSitta foi inovando no mercado, atendendo a necessidade do próprio mercado. Primeiro em termos de aproveitamento, também em função dessa quantidade de títulos que até hoje vêm aumentando: são duas, três revistas que são lançadas aí por mês pelo menos... Isso no contexto geral aumenta bastante, e foi se modernizando num contexto geral, de acordo com...

Bellini:

E como é que foi a evolução da legislação? Porque quando começou, em 70, não devia ter legislação específica, ou se tinha era muito tímida... Pelo que você está falando a coisa foi fechando, fechando, fechando, o pessoal está apertando... A legislação está se tornando mais rígida? Ou não?

Tatiana:

Não, não acho... Houve no tempo do Pitta, esse problema em termos do que vender na banca, que por exemplo em São Paulo não pode vender um suflair. A rigor é ilegal numa banca de jornal.....

Bellini:

E as máquinas de vending machine ....de refrigerante , essas coisas...?

Tatiana:

Vending Machine você pode ter, o que você não pode é ter a tua própria geladeira dentro da banca.

Bellini:

Você não pode fazer comida, alguma coisa assim?

Tatiana:

Não, isso nunca pode, realmente não faz muito sentido! Agora eu não posso vender refrigerante, eu não posso vender salgadinho, nada que tenha mais, em termos de salgado ou doce, 30 gramas. Esse é o limite. Em termos de refrigerante, suco: nada - você não pode vender nada.

Bellini:

Nem um saquinho de Baconzitos, alguma coisa assim?

Tatiana:

E para você ter um idéia: um suflair tem mais de 30 gramas - você não pode vender isso na banca.

Daniela:

Só bala...

Tatiana:

Só bala, chiclete... Coisa assim. Aí entramos com a política de novo, em alguns bairros a pessoa tem tudo e mais um pouco dentro da banca. Zona Norte tem muito disso, Lapa tem muito disso, agora você vai para Pinheiros e Sé já são muito mais rígidos.

Daniela:

Ter carrinho de sorvete?

Tatiana:

Não pode! Nada, nada, se for nessa lei que o Pitta mexeu na época... Até 30 gramas, fora isso não pode, agora você tem bancas com tudo isso e mais um pouco.

Bellini:

Por que isso no Pitta? Eu me lembro que uma das primeiras leis que eu vi de mobiliário urbano da época do Pitta era uma coisa meio tacanha, falando assim: 'mobiliário urbano é poste, banco, lixeira e tra lá lá', aí depois eu falei 'pô isso aqui não é nada!' (sobre a definição, muito limitada). Uns tempos depois saiu uma lei desse tamanho, também tem armário de telefone, etc.

Tatiana:

Até onde eu sei faltou um pouco de união da própria classe... Brigas internas. Tanto que nós temos um sindicato. Depois de um tempo surgiu uma associação, que outros jornalheiros com essas brigas internas da própria

classe deixaram com que isso acontecesse. De uma certa forma deveria ter ido lá um representante e: 'espera aí, vamos sentar e conversar'. Como eu te falei, no Rio você pode vender até a mãe dentro da banca, não tem problema, você não tem esse tipo de restrição.

Bellini:

Depende da mãe?

Tatiana:

Depende da mãe!

Risada Coletiva

Tatiana:

E teve essa questão das editoras de querer deixar o espaço para eles. Por quê? A editora te dá 30%, se você vai vender uma coca-cola comprada ali no Atacadão você ganha quanto? 100% ou 150% dependendo do bairro em que você esteja.

Bellini:

A editora... A editora dá 30% do valor da revista? Ah, não sabia disto!

Tatiana:

E já tentaram baixar isso, isso é um valor que já está há muito tempo no mercado e o pessoal não admite que isto baixe. Acho que foi a falta de união da classe e o interesse das editoras de não abrir muita concorrência dentro do espaço deles, porque se você não pode vender outra coisa você vai ser obrigado a vender revista. CD, por exemplo, você não pode vender; DVD você não pode vender... A não ser que seja um brinde da revista que você está comprando.

Bellini:

Ah! É por isso que as revistas dizem brinde! Revista às vezes é só um papel dobrado...

Tatiana:

Sim. Você está comprando a revista e está ganhando um brinde que é um CD.

Bellini:

Ah bom saber disso, eu não tinha percebido.

Tatiana:

Um barato! Até tentou entrar no mercado uma empresa que ia vender os CDs, e não ficou. Pró Banca, alguma coisa assim... Não conseguiu porque é ilegal; você tem regionais que permitem e outras que não permitem.

Bellini:

Ou seja, mesmo dentro de São Paulo - mas que permite por lei? Ou permite porque passa? Faz vista grossa?

Tatiana:

Porque passa. E... passa na banca toda semana, todo mês...! Passa!

Bellini:

Você falou que em São Paulo é restrito. Como é que e a WSitta alcança o Brasil inteiro? As leis são distintas?

Daniela:

Na grande São Paulo; é uma coisa em São Paulo, outra coisa é em Osasco que é ali do lado.

Tatiana:

Então: aí é liberado. Você vai para Osasco, não vê uma banca, você vê uma vitrine: de boné pendurado, de CD pendurado, não sei mais o que pendurado, tudo pendurado, relógio, tudo quanto é coisa e lá dentro você vai ver que tem jornal e revista, mas por fora é uma maravilha.

Bellini:

Até o jornalista tem lá dentro!

Tatiana:

Até o jornalista, por incrível que pareça tem... E é aonde eles ganham mais dinheiro, nesses bonés, na 25 de março (rua de comércio a atacado) que eles vão e fazem a festa é onde se ganha dinheiro.

Entendeu?! Porque o jornalista antigamente quem era? Aposentado ou deficiente físico, as permissões inicialmente foram dadas para esse público, nenhum outro, uma viúva ou alguma coisa assim. Depois a coisa virou um negócio, hoje você tem aí administrador de empresa, engenheiro no ramo, só que eles não ficam o dia inteiro ali e para coisa compensar, porque com 30% você não paga banca, não faz investimento, não paga funcionário, etc, etc e ainda sobra pra você, então você tem que ter esses outros produtos...

Bellini:

A linha da WSitta pelo o que eu vi vocês trabalham junto com o jornalista. Então foi acompanhando isso. Saiu do armariozinho... E hoje virou um quarto?

Tatiana:

É, foi... Acaba sendo uma parceria, porque muitas coisas que a WSitta tem hoje como padrão foram idéias dos jornalistas. 'Ô, por que você não faz uma coisa assim ao invés de fazer assado?' Aí o projetista ia lá e mexia, dava certo - ótimo, vamos manter isso! Não dava - vamos voltar e tentar uma outra coisa. E por aí vai... Hoje está na moda o banheiro dentro das bancas, ainda é um problema.

Bellini:

Nossa, eu queria ver! Aonde tem?

Tatiana:

É bacana. O problema é esse, para você ter um banheiro, hoje por enquanto você vai ter que usar um banheiro químico, tipo esses de ônibus, porque é muito difícil você conseguir ligação da Sabesp, mas tem ali na ... Sabe a igreja Cruz Torta? Pinheiros, isso.

Sai da Marginal um pouquinho antes do shopping Vila Lobos, quem tá vindo do Morumbi para Pinheiros. Aí é Praça Hermam Jr., ali, não é isso?

Daniela:

A Sub Prefeitura de Pinheiros?

Tatiana:

Isso, bem naquele miolinho ali, temos uma banca que nós fizemos um reservado porque eu não forneço o banheiro químico, você tem que comprar com uma empresa especializada, mas eu faço o reservado, ah aqui também na Freguesia (do Ó) tem uma banca com esse reservado.

É um barato, inclusive tinha até um, eu não me lembro agora não sei se era arquiteto, que também estava fazendo um trabalho neste sentido, que levou um monte de coisa sobre bancas... Mas é uma coisa mais antiga. Então todo mundo hoje está pensando em ter o banheiro dentro da banca. É possível, só que você vai ter que partir para o banheiro químico.

Bellini:

Como é que foi essa evolução do armário até a suíte? Industrialmente falando... Como é que isso foi sendo produzido... Porque a fabrica não era aqui? Ou era aqui?

Tatiana:

Eu acho que foi uma exigência do próprio mercado... A fabrica sempre foi em Santa Bárbara. Sinceramente, como foi isso na fabrica eu não saberia te dizer...

Bellini:

Mas você está aqui desde essa época?

Tatiana:

Eu estou aqui há uns quinze anos. Mas eu não fazia parte da fabrica nessa (época)...

Bellini:

Mas não era um armário, já era uma coisa um pouquinho maior... É isso que é o repertório da minha infância...

Tatiana:

Já era uma loja, não era aquilo ali fechadinho... É, isso aí era antigamente, hoje em dia você ainda pega (peças antigas), eu tenho bancas de interior que me dão isso aí como parte de pagamento, espalhados pelo Brasil.

Bellini: Quanto custa uma banca? Têm vários tamanhos e acabamentos?

Tatiana:

Vai de R\$ 8.000,00 até R\$ 150.000,00, R\$ 160.000,00

Bellini:

Você deve ter uma linha que obviamente vocês fazem adaptações... Qual que é a sai mais?

Tatiana:

Um modelo intermediário, que seria a nossa Claudia - inicialmente as nossas bancas seguiam até por essa parceria da WSitta com a Abril. Então nós tínhamos a Mônica, a Cebolinha, a Claudia e a Capricho. Hoje nós já temos outras, que aí surgiu a Paulista em função da Av. Paulista, a Real em função do Real (moeda), que foi na mesma época que foi criada a banca Real, que é assim a mais simplesinha.

Bellini:

Essa é R\$ 8.000,00? Não?

Tatiana:

Esta... Uma semi-nova deste modelo é R\$ 8.000,00.

Bellini:

Quanto tempo dura uma banca? A carcaça, bem cuidadinha.

Tatiana:

Bem cuidada no mínimo 10 anos, da WSitta. Porquê? Nós usamos chapa de aço galvanizado e se a pessoal for cuidadosa e limpar, fazer uma pintura anual e tal, você vai ter no mínimo 10 anos.

Só que a gente tem uma média de troca de em torno de 5 a 6 anos, que é o que o jornaleiro demora para trocar o mobiliário...

Bellini:

Mas aí ele que requisita isso? Ele fala 'quero um maior, eu quero um menor'...

Tatiana:

Isso. Quero uma maior, quero um modelo mais atual...

Daniela:  
Mas daí existe uma revenda?

Tatiana:  
Não é que nem carro que você pode guardar o outro na garagem. Então quando eu vendo uma eu pego esta outra dele como parte de pagamento, eu faço uma avaliação da banca dele e então eu abato do valor da nota. Então nós temos a real que é um modelo mais simples, aí passa pra Capricho...

Bellini:  
Esse perfil (sobre o design de uma coluna lateral), isso aqui é bem de vocês né?

Tatiana:  
Isso é! Tem até patente requerida para esse estilo de coluna, aí depois você vê a pouco tempo atrás essa parte superior aqui era retinha ainda. Hoje nós já estamos com esse bico arredondado, tanto essa parte superior como a base dela já é toda arredondada.

Tem diferenças: como na vitrine, o avanço desse policabornato que teve uma época que nós resolvemos além de modernizar trocar isso aqui por aquele antigo beiral como dessa aqui que é o de chapa... Porque a Prefeitura estava querendo começar a cobrar por isso aqui e aí como esse policabornato é visto como um toldo, então não poderiam cobrar a metragem com este aqui.

Bellini:  
Como é que fica essa evolução: o jornaleiro comprou a banca A que tem 8 m<sup>2</sup> e daqui a 6, 7 anos ele quer ir para a banca B que tem 10m<sup>2</sup> - como é que evolui isso?

Tatiana:  
Na verdade, para esse aumento de metragem ele tem que ter primeiro possibilidade, de acordo com o local em que ele está. Por exemplo, em termos de largura você pode ocupar até 50% da largura da calçada.

Bellini:  
Por que tem uns lugares que é bravo né? Você olha e fala 'pô!' (sobre o espaço que sobra na calçada). Aí vem a pilha de jornal, e não sei o que, sobra nada...

Tatiana:  
É, não era para ter uma banca aqui. Não sobra nada para o pedestre, então tem lugares que são complicados, e é isso que a Regional da Sé e de Pinheiros são extremamente rigorosas.

Bellini:  
São bastante rígidos.

Tatiana:  
E acho que nesse aspecto deveria ser o mesmo em todo lugar. Agora, quer ter produtos (extras) eu já sou contra, tem mais é que liberar...

Então temos a Claudia que é a mais vendida, por que ela está no meio, ela não é nem o top e nem a mais baixa, o que eu mais vendo é essa banca Claudia. Olha aqui ó, você tem de 4X1,5 à 6X3

Bellini:  
R\$ 35.000,00. Então vocês modulam?

Tatiana:  
É, porque tudo é sob medida. Nós criamos medidas padrão. Se você quiser ir à fábrica seria interessante até para você conversar com o Wladimir que foi quem começou toda essa brincadeira...

De acordo até um pouquinho com o que a gente viu em termos de mercado, olha a maioria... Antigamente, 1,10m de largura era uma medida muito usada então era um padrão nosso - hoje deixou de ser padrão. Então criamos algumas medidas padrão que já tem os valores para cada uma. E aí nós trabalhamos da mesma forma como um carro.

Bellini:  
Olha que bacana!



Tatiana:

Daí você tem o carro básico e kits que vão deixar a sua banca mais luxuosa, mais vendedora e por aí vai. Então você tem aqui a banca Claudia de R\$ 25.000,00 à R\$ 42.000,00.

Dá para brincar bastante aí nesses valores. Tem a Paulista, que foi criada na época para a Av. Paulista, e a Futura que é o nosso top de linha, a maioria das bancas da Av. Paulista hoje são Futura. Virou linha; nós criamos uma banca melhor do que a Paulista.

Bellini:

Para quem nunca olhou uma banca do lado do jornaleiro, como é que se faz uma banca melhor? Como é que evolui?

Tatiana:

Evolui em termos de acessórios, de aproveitamento, de luxo. O jornaleiro hoje não quer piso de borracha - antigamente nem piso tinha, era um madeirão e olhe lá, fazia um cimentado e mandava bala. Hoje o cara quer um granito São Gabriel para o piso, então assim como o jornaleiro mudou nos tivemos que mudar nesse sentido. Hoje ele não é mais um aposentado, então ele é um empresário que quer ter o melhor.

Bellini:

Essas faces de propaganda, no caso aqui ela é patrocinada não é? Pela (revista) Veja?

Tatiana:

Isso. Exatamente.

Bellini:

Mas isso também foi um acordo que foi feito com as firmas ou foi imposto um padrão? Ou vocês já herdaram um padrão?

Tatiana:

Não, isso cada um faz do jeito que quer.

Bellini:

Então por exemplo, esse lado aqui que é exposição, que hoje em dia o pessoal usa revista falsa né? Só a frente para não danificar o material original...

Tatiana:

É; imprint... Para não danificar e para não esquecer de devolver. Porque se você não tem um computador e você esquece de devolver uma revista é perda!

Bellini:

Então essas fotos laterais eu posso pedir do tamanho que eu achar... Tem vários tamanhos?

Tatiana:

Nós temos um padrão para cada tamanho de banca, mas pode ser... Você tem bancas que tem isso aí com propaganda. Ali no Trianon por exemplo, ele tem as colunas com 'Isto É' e usa algumas dessas vitrines como back light.

Bellini:

Mas aí é que tá, você falou que não pode...

Tatiana:

... pode. Não pode, por exemplo, a TIM e ir lá e colocar... A Abril fez um pool de empresas lá em Porto Alegre: era a Phillip Morris que tinha a parte interna, tinha a Kibon, tinha a Claro e a própria Abril e o jornaleiro. Então eles compravam a banca, dividiam ela em 5 e cada um pagava um pouquinho. Só que cada um podia explorar de uma certa forma e aqui em São Paulo não, você pode explorar isso aqui, como é só editora, muitas vezes ela fala: 'olha, eu te dou o luminoso e se dê por contente que eu te dê o luminoso'...

Bellini:

Então aqui em SP o jornaleiro paga a maior parte da carcaça?

Tatiana:

Normalmente 100%. A não ser jornaleiros que já são antigos: você pega ali um jornaleiro da Praça Panamericana, que tem um bruta relacionamento com o pessoal da Abril, vira e mexe a Abril está fazendo algum serviço de melhoria para eles. É a banca ali da Panamericana, ali do Senzala...A Souza Cruz e Phillip Morris continuam ajudando.

Porquê? É um dos poucos locais que eles ainda podem fazer propaganda. Então

dependendo do quanto você vende de cigarro, e se tua banca tá virada de frente para a rua - porque você vai ter um visual da charutaria deles - eles vão lá e te dão um grana também.

Bellini:

Mas só que cigarro não pode fazer propaganda em público, a não ser em bancas.

Tatiana:

Externa eles não podem, em lugar nenhum.

Bellini:

Olha que interessante! Cerveja pode!

Tatiana:

Cerveja pode, há pouco tempo atrás eles estavam querendo que cerveja também não tivesse.

Bellini:

E você passa na paulista toda com seus 50, 60 pontos de ônibus..... Ainda bem que não tem bunda (sobre propagandas 'apelativas'), mas tem 'Bhrama, Bhrama, Bhrama'...

Daniela:

Não pode ficar bebendo, pode ter garrafa, mas não pode ter ninguém bebendo.

Tatiana:

É para não incentivar aço galvanizado e aço inox.

Daniela:

Fora de São Paulo pode chegar a ter bancas que o jornalista não chegue a pagar por ela? Toda financiada, toda patrocinada.

Tatiana:

Sim. Toda patrocinada. A ADSHELL, por exemplo, ganhou uma parte da concorrência do Rio em termos de mobiliário urbano; ela e a CEMUSA. Cada uma ganhou um pouquinho, tanto uma quanto a outra tinham uma quantidade de bancas que tinham que doar, dentro desse mesmo projeto de mobiliário. E a ADSHELL percebeu que propaganda em banca era um negócio maravilhoso, você vai lá e você paga 30.000,00,, 40.000,00 só que você faz um contrato

de 7 anos para explorar aquela banca - quanto sai isso por mês para ele? Por quanto ele não vai vender esse anúncio? Então hoje, por exemplo, eles têm coisa de 200, 250 bancas em pontos estratégicos com propaganda deles e doavam as bancas para os jornaleros - as bancas de Salvador doadas para os jornaleros foi a JCDecaux que fabricou.

Bellini:

Como é que vocês se dão com as players internacionais? Vocês fazem material para eles, eles contratam vocês, é uma briga de foice? Como é isso?

Tatiana:

A CEMUSA é meu cliente, todo o mobiliário deles - todos não, uma boa parte - quem fabrica é a WSITTA . Ponto de ônibus, os MUPs...

Bellini:

A CEMUSA aqui está aonde? No Rio? Em Brasília também teve concorrência?

Tatiana:

(A CEMUSA) Tá no Rio. Eu estou mandando agora um material para a CEMUSA, em Brasília.

Bellini:

Bom ,então vocês estão no Brasil inteiro: Salvador, Rio, Curitiba...

Tatiana:

Curitiba sim, as bancas Domus, as bancas da...

Bellini:

O projeto do... Como é que era em Curitiba (MCA Arquitetura)?

Tatiana:

Bom, eles fizeram um projetinho de padronização né? Porque você tem uma metalúrgica na mão, até um pouquinho em função do que aconteceu com o

mercado de São Paulo. O que está acontecendo - ou você investe no seu produto ou você vai acabar - é o que a gente vê no centro hoje: lixões que não eram para estar ali só estão dividindo o lucro de quem está a fim de trabalhar realmente.

Então o que está acontecendo: está diminuindo esse mercado de bancas e nós não temos mais tanto como evoluir em termos de produto: você pode mudar um acessóriozinho aqui, mudar a cara ali, aí você conta inclusive com arquitetos para inventar alguma coisa diferente; maravilha. Só que você não vai mudar muita coisa, não tem mais muito aonde mudar - pelo menos não por enquanto.

Então a WSITTA começou a abrir: nós hoje fabricamos, além das bancas, qualquer tipo de quiosque: sorvete, café, guarita, tudo o que você imaginar é possível a WSITTA fabrica - pontos de ônibus, pontos de táxi, totens para sinalização. E você entra na parte de revistaria, que não é uma tendência de São Paulo, mas, por exemplo, Curitiba o principal que eles tem é revistaria, POA (Porto Alegre) mais pro Sul, eles tem muito mais revistaria, talvez em função do clima, então revistaria é muito mais viável do que banca.

Daniela:

Às vezes isso funciona dentro do shopping em São Paulo, e mercados...

Tatiana:

Mas não é uma coisa assim, a gente sente, por jornalheiros que abriram e sentem a diferença, eles têm comparação entre uma banca de jornal e uma revistaria em um shopping. Já começa que no shopping você tem um bruto aluguel, na banca o imposto é muito barato - você vai pagar aí chutando no Itaim em torno de R\$ 1000,00 por ano de imposto.

Bellini:

Nossa, é IPTU?

Tatiana:

É TPU - Termo de Permissão de Uso.

Bellini:

... que está ligado a permissão, ao contrato em si, que você...

Tatiana:

É a permissão que você tem - é isso: é um Termo de permissão de Uso. Você paga anualmente, então não dá nem para pensar. Você não paga isso, tem

shopping que é 6.000,00, 7.000,00 mil por mês - já começa por aí - e continua nos 30% de vendas. Então tem essa parte toda de revistaria, que inclusive estamos atrás de arquitetos para mudar o nosso mobiliário, hahahaha..

Bellini:

Pois não!!

Tatiana:

Está muito ultrapassado, aqui sim nós temos bastante a evoluir em termos visuais. Porque a WSITTA conseguiu chegar numa inclinação perfeita, um tamanho perfeito de exposição, para que a revista não vire para a frente nem vire prum lado e que fique ali. Uma exposição legal, parte de aramado, que hoje a gente nem trabalha mais, por que é uma coisa que para poder fazer você tem que fazer em quantidade grande. E hoje não se usa mais, as próprias editoras dão isso para os jornalheiros quando precisa de alguma coisa ou outra.

E aí agente vai entrar em quiosques, uma serie de quiosques para sorvete. Fizemos os do Frans Café, o Bob's hoje quem fabrica eu não sei se eu vou ter, essa é BH (mostra foto). Isso aqui também foi um projeto, você vê essa parte é de propaganda, isso foi um projeto que uma empresa de arquitetura junto com uma empresa de publicidade bolou, esse modelo que é banca modelo BH, toda banca que ia pra lá tinha que ser dessa forma e aí nessa época também nos chegamos a montar uma fabriquinha em BH para atender, fizemos em 7 meses 300 bancas.

Bellini:

Mas aí vocês são contratados com exclusividade para fazer isso?

Tatiana:

Não.

Bellini:

Vocês são um dos fornecedores eles dão o projeto e falam 'ó, divirtam-se'. Aí quem pode mais chora menos.

Tatiana:

Sim. Tem isso também: hoje, por exemplo, no Rio tá uma briga muito grande porque, quando a ADSHELL comprou essas bancas não comprou da WSITTA. Por uma questão de preço em primeiro lugar, e aí depois usou até argumento de 'perai vamos pegar gente do Rio'. Hoje as bancas estão caindo aos pedaços - 2 anos e meio, 3 anos de contrato, o contrato dura 7 anos - quer dizer nem terminou o contrato dele ainda e a banca já está acabando. Então eles estão exigindo que seja de boa qualidade, mas aí vai de cada jornaleiro.

Bellini:

Quais são os concorrentes da WSITTA em nível nacional, ou é muito localizado? A WSITTA hoje é a maior?

Tatiana:

Você tem hoje uma no Rio, conhecida é a Vande Lota, no Rio, tá? Aí você tem alguns pequenos fabricantes...

Bellini:

...localizados...

Tatiana:

...que fazem assim: é ele e o irmão ou um ajudante que faz uma banca - ele vai, vende a banca para você aí ele vai fabricar, te entrega, é uma coisa muito artesanal, muito caseira. Então você tem no Rio a Vande Lota, em Santa Bárbara do Oeste virou local de fabricante de banca, porque todo ex-funcionário vai e monta uma banca...

Risada Coletiva (a fábrica da WSITTA é em Santa Bárbara)

Tatiana:

Então você tem lá em Santa Bárbara você tem a WSITTA, você tem a Banjori, que são ex funcionários, inclusive um primo do Wladimir é sócio, você tem a Rubi, a Canova e a...

Bellini:

Tinha uma com um solzinho, qual é?

Tatiana:

A Radiante, essa é de São Paulo - em SP você tem Radiante, Kit Lar, Fortaleza. Em Curitiba, por exemplo, a Base Metal; Curitiba, Londrina, que inclusive agora o distribuidor da Abril pediu pra gente um projeto de padronização das bancas só que não tem como eu concorrer até em função de preço e em

função de o cara ser de lá, então ele provavelmente ele vai ganhar, chama eu acho que Base Metal, você tem poucas coisas...

Bellini:

Quantas bancas a WSITTA ganha por mês ou por ano, como é que vocês contam?

Tatiana:

Hoje eu diria que nós estamos fabricando em torno de sei lá umas 10 por mês mais ou menos...

Bellini:

Isso é muita ou pouca coisa?

Tatiana:

Depende, da época que eu lancei a Real agente fazia 100 por mês, eu acho que isso mudou bastante, só que a Real custa hoje R\$ 11.000,00. E por exemplo, uma Claudia do mesmo tamanho vai custar R\$ 25.000,00.

O Wladimir decidiu elitizar a empresa dele, ele não quer fazer banca Real. Ele não quer atender o público C, D, E - ele quer atender o A e o B, ponto final. Aí entramos na área comercial com as bancas reformadas que é onde a gente combate essa concorrência, porque com a banca nova existe uma diferença de preço de 20%, 30% para a concorrência, e quem não está interessado em garantia vai pra lá.

Bellini:

Nesse sentido como a WSITTA foi para o público? Melhor? Automaticamente ela atraiu a atenção das empresas internacionais, que no caso a CEMUSA contratou vocês. Como é que foi essa aproximação, quando é que foi isso?

Tatiana:

Então, a CEMUSA na verdade foi uma das coincidências da vida, o Wladimir chegou a montar uma fábrica em Portugal...

Bellini:

Nossa...

Tatiana:

O sócio dele era alguma coisa na CEMUSA, ou era conhecido de alguém na CEMUSA, então quando vieram ao Brasil já indicaram a WSITTA ...

Bellini:

Isso foi quando? A CEMUSA foi pro Rio em 94?

Tatiana:

Olha se eles estão falando em 3 anos de projeto, de banca, deve ter uns 8, 9 anos por aí, 98 mais ou menos por aí.

Aqui você tem por exemplo um catálogo nosso (mostra catálogo), que ainda era, essa janela basculante que era muito usada.

Bellini:

Nossa - é essa aqui lembra um pouco a minha infância, toda cinza...

Tatiana:

Cinza é lei.

Bellini:

Sim, cinza, quadrada, aquele cinza exercito...

Tatiana:

Amarelado, é...

Bellini:

Não tinha elétrica (rede elétrica); como é que é a conexão na rede elétrica? Isso foi fácil, porque a Eletropaulo adora vender também.

Tatiana:

Sim. Eles não estão nem aí.

Bellini:

Banca tem endereço? Dá para mandar uma carta para uma banca?

Tatiana:

Manda tranquilamente, tranquilamente. É um pouco mais complicado se você está numa praça, se você não é conhecido, porque também o carteiro... Eu tenho correspondência que ainda tá no meu endereço antigo o carteiro trás aqui pra mim, ele sabe que eu tô aqui, ele conhece a empresa, é o mesmo carteiro há mil anos, então... Você vê estas eram totalmente quadradinhas, aí saiu...

Bellini:

Esse desenho é de vocês? (sobre um novo modelo, com iluminação nas colunas laterais)

Tatiana:

Esse desenho é nosso.

Bellini:

E mesmo quando isso nasceu...

Tatiana:

Foi um auê né!

Bellini:

Foi um auê! Aqui nem tanto, aqui vocês fizeram uma parte de redonda e tal, mas essa, essa coluna com uma luz dentro...

Tatiana:

Aí nos tivemos que criar essa chapa vazada em cima por causa do vandalismo, que ela não é simplesmente estética - isso aqui quebra muito, é acrílico. De 3 mm, coisa assim, para ter algum problema e o carinha ir lá e quebrar é muito fácil, então aí nós criamos essa chapa.

Bellini:

Como é que é essa proteção de vandalismo? Eu trabalhei também no centro, me lembro que tinha umas bancas no centro que deixaram de ser banca. Já tinham virado casamata (abrigo militar), por que era um ouriço aquele negócio...

Tatiana:

A WSITTA desenvolveu uma trava inclusive foram feitos alguns testes pé de cabra e etc.

Risada Coletiva

Tatiana:

Que passa! É, porque o que o pessoal usa pra roubar uma banca é isso, os caras não tem uma ...

Bellini:

Ainda não estão levando uma banca inteira?

Tatiana:

Já teve caso. Eu cheguei e minha banca não estava no local, já teve assim acho que uns dois ou três que eu ouvi.

Bellini:

Tinha um aviso: 'fui embora!!'.

Tatiana:

Tchau, ficou lá o quadradinho, acabou. Isso até uma época. Aí o pessoal começou a chubar a banca, só que isso é proibido, a banca tem que ser móvel, esse fechamentozinho de alvenaria é só uma questão de higiene pra não ficar acumulando coisa ali embaixo. Mas ela tem que ser móvel, aquilo ali tem que ser uma coisa que quebrou saiu a banca. Não tem muito jogo nisso aí.

Bellini:

Tô achando ótimo... Eu vou dar uma parada por aqui por que tem muita coisa...

Tatiana:

Muita coisa, tem muita historia, tem muita, muita evolução né, você vê o que era...

Bellini:

Tem muita briga né, e é uma área que eu estou percebendo que não tem brancos e pretos, os brancos e pretos misturam com os cinzas com os vermelhos, junta com o azul..

Tatiana:

É da própria briga interna do mercado: por ser um produto tabelado onde a tua margem de lucro é igual pra todo mundo: aqui a revista custa cinco, lá cinco e cinquentá; não! Você hoje tem jornaleiros que dão desconto, se você é cliente preferencial daquela banca ele chega a te dar 5 a 10 % de desconto pra te tirar da assinatura, que foi uma outra guerra com as bancas, as bancas recebiam, por exemplo, 200, 300 jornais num domingo, hoje é coisa de cinquentá jornais.

Bellini:

Porque todo mundo assina né, e hoje tem a assinatura 'picada'. Segunda, quinta e na outra semana...

Tatiana:

Sim

Bellini:

O que você sugere, por onde eu continuo, falar com o Wladimir, volto aqui uma outra hora, com mais calma, com perguntas mais claras, mais especificas? O meu recorte vai ser São Paulo, essa época 70, 80 é que eu sinto que a coisa mudou de escala, deixou de ser um artesanato e, não só banca, foi tudo, tudo começou a se industrializar ...Por bem ou por mal tem aqueles pontos de ônibus no centro que é um bloco de concreto, medonho, mas um começo.

Tatiana:

É a banca mudou muito, com certeza, mas ele ainda é muito artesanal, quando você for a nossa fabrica eu tenho lá o computador vai mandar a peça para cortar, dobra, manda para o montador, e é o montador em pessoa que vai montar a banca, não tem um gabarito ou uma maquina que vai juntar as peças - isso é tudo artesanal. Então continua muito artesanal, até por que cada banca é uma banca: você tem um lado de caixa , você tem um recorte pra friso, você tem um lado que a pessoa vai pôr livro, do outro lado é revista, mas aqui eu vendo bastante gibi, então eu quero um expositor mais especifico para gibi...

Então ela continua muito artesanal, agora eu não sei, fica a teu critério. Acho que seria interessante... Passo pro Wladimir aquele mesmo e-mail teu, vejo que dia que ele pode te receber, com certeza ele tem muito mais informação do que eu. Isso sem duvida nenhuma, foi ele que começou tudo. Então em termos de historia ele pode até me corrigir em alguma coisa que eu tenha falado, então acho que o próximo passo seria interessante você ir conversar com ele.

Ou até um dia, porque normalmente ele fica na fabrica, as vezes ele vem pra São Paulo, tentar, ver até se for muito difícil de você ir pra lá...

Bellini:  
Ele vem o que? Uma vez a cada 10 dias? Uma vez por mês?

Tatiana:  
Por aí, por aí. Eu já passo pra ele e, e aí vocês combinam pra você ir conhecer a fabrica e bater um papo com ele que eu acho que é, ele vai poder até te ajudar de que qual é o caminho que ele acha que é mais interessante pra você tomar daqui pra frente. Tá certo?

Bellini:  
É imagino que vocês estejam bem documentados, e até essa evolução, porque uma banca nunca está sozinha. É uma banca, um banco, um ponto de telefone, uma caixa de correio, tem uma historinha.

Tatiana:  
Temos sim. É como eu te disse, nesta revista (mostra exemplar) temos bastante informação deste tipo, nessa edição não apareceu, mas tem. Por exemplo, o Paolo Pelegrini que é um jornalista meio que ícone de São Paulo, quem começou foi o Pai dele.

Então ele tem aí uma historia de vida em relação a banca, já foi mudada varias vezes, hoje inclusive ele tá passando por uma mudança porque ele tá bem onde o Metrô vai passar ali na República. Então teve que tirar a banca que ele tinha pusemos uma outra banca, tá esperando terminar a obra que era pra durar um ano e já não é mais um ano.

Então ele tem uma serie de bancas, obviamente não dele porque não pode ter duas bancas... É um cara assim que também tem muita historia pra contar, talvez até em termos de jornalista ele tenha até mais historia do que a própria WSITTA por que é ele que tá no mercado, né.

Diálogos de encerramento. Fim da entrevista.

**AUTORIZAÇÃO**

Eu, Tatiana de Oliveira Sita, portadora do RG 19.572.152-4, autorizo o uso da entrevista sobre bancas de jornal feita com Fabio Bellini para fins acadêmicos.

São Paulo, 22 de Maio de 2007.



Tatiana de Oliveira Sita

Transcrição de entrevista livre com José Eduardo de Assis Lefevre, arquiteto envolvido com a EMURB e a instalação dos sistemas de transporte por ônibus em São Paulo.

Lefevre:

Eu queria só comentar com você qual foi o meu envolvimento até agora com questões ligadas ao mobiliário urbano. Na EMURB eu participei de dois procedimentos diferentes no que diz respeito a projetos de mobiliário urbano, ligados ao estabelecimento de, um conjunto de equipamentos ligados a, é... Abrigos de ônibus. E...

Bellini:

E ainda era a CMTC? Ou era outra coisa?

Lefevre:

Não, no começo era a CMTC, ainda era a CMTC. Abrigos de ônibus, dois procedimentos que foram feitos e em diferentes etapas, e também participei de um procedimento licitatório para a contratação do sistema de indicadores de hora e temperatura. E participei também de projetos de instalação de abrigos de ônibus na rede de trólebus, aí da parte de projeto, quer dizer, aí não era mais construção, era instalação, que foi feito diretamente pelo EMURB, para a CMTC durante um período.

Bellini:

Que ano que foi isso?

Lefevre:

Aí você me pegou, porque contar os anos direitinho...

Bellini:

Até quarta feira lembra? (uma próxima entrevista)

Lefevre:

Lembro, lembro... Isso deve ter sido na década de 80, década de 90, e depois de 80, é na década de 80. Veja, isso foram várias coisas diferentes. Primeiro quando eu entrei no EMURB, isso foi em 1976, a EMURB tinha um entendimento com uma firma francesa que era a JCDECAUX.

Bellini:

Isso já em 76? Puxa a Decaux já está há muito tempo no Brasil! Eu não sabia que era tão antigo assim.

Lefevre:

Está há tempos, há tempos. Quando em 77 eu fui à França para fazer um estágio no instituto de planejamento da região da Île de France, já me lembro, a memória da gente é também por etapas né? Você se lembra de uma coisa associada com outra.

Então eu me lembro que nessa ocasião que eu fui para a França, já se tratava do assunto JCDECAUX na EMURB. Tanto assim que quando eu cheguei a Paris uma das coisas que eu queria ver o equipamento da JCDECAUX instalado em Paris.

Bellini:

Isso em 74?

Lefevre:

76, em 77. Em 77, quando eu fui a Paris eu já fui e fotografei os equipamentos da JCDECAUX, quer dizer então que este assunto já estava sendo tratado em 77. Eu entrei na EMURB em 76.

Bellini:

E naquela época a JCDECAUX já era... O equipamento da JCDECAUX já era um suporte de propaganda?

Lefevre:

Sim, o sistema da JCDECAUX, instalado na França, na origem é um sistema que liga a instalação de mobiliário urbano com a publicidade. De uma forma que eu acho que é inteligente por sinal, não sem problemas, mas em todo caso é de uma forma inteligente.

E naquela ocasião, a JCDECAUX tinha contato com o presidente da EMURB que era o Ernst Robert de Carvalho Mange, que foi meu professor, nosso professor aqui na FAU, e era o presidente da EMURB. E o diretor de planejamento era o Domingos de Azevedo Neto e o Mange inclusive era francófilo.



E se via com simpatia essa possibilidade de instalação de um conjunto, mas que naquela ocasião não deu certo, quer dizer, não caminhou. Já naquela ocasião, se também me lembro bem, a JCDECAUX tinha produzido um desenho de equipamento no Rio de Janeiro e tinha colocado esse equipamento a título, digamos, de demonstração, no Rio de Janeiro. Eu acho que depois não deu seqüência naquele negócio. Mas em São Paulo a CMTC naquela ocasião não estava interessada, eu sei que a coisa não progrediu.

Bellini:

Mas aí era o pacote todo? Ou era só o ponto do ônibus?

Lefevre:

Não, não era... O sistema da JCDECAUX é um sistema completo, quer dizer, que envolve a colocação de abrigos de ônibus, e associado aos abrigos de ônibus a implantação de cabines de telefone, de sistemas de indicação da localização do abrigo. É um sistema digamos, mais completo, era um sistema de equipamentos.

Um pouco depois disso, quer dizer, aí acho que foi sim no começo dos anos 80, a EMURB fez o seguinte: ela fez, e isso eu participei da comissão de licitação, algo como um concurso, uma concorrência na realidade, de projeto para mobiliário urbano. Esse sistema resultou num projeto que eu achei realmente excelente, o projeto que venceu em primeiro lugar, formado por ex alunos da FAU que apresentaram realmente um projeto que eu achei brilhante na ocasião.

Bellini:

Tem alguma relação com o mobiliário da Paulista que foi em 74?

Lefevre:

Não, não tem nada haver, o projeto da Paulista, o mobiliário da Paulista é do Cauduro Martino. Foi implantado e não tem nada a ver... Mas esse foi apresentado por uma equipe que era constituída por um escritório que era se não me engano André Wainer, quem mais, Lia Térsar, André Wainer, Lia Térsar, a Eunice Sunshine, Guider, o Kapaz, o Kapaz, eu não me lembro agora, o irmão do Kapaz que é da ABRINQ, eu estou confundindo os nomes... Um é Emerson, eu não me lembro se esse Emerson é o da ABRINQ...

Então é o irmão dele, que eu não estou lembrado agora o primeiro nome, uma equipe apresentou um projeto muito legal, um projeto com pilares tubulares metálicos e uma cobertura baseado em módulos triangulares que

se formavam um desenho com... Era efetivamente um paralelogramo, e esse paralelogramo tem a forma de um... Tinha em São Paulo e já não existe mais um o tablete de chocolate de uma fabrica chamada Evelyn, que tinha exatamente, era a planta..., Era esse formato, era em triângulos e o formato então era um paralelogramo...

E... Não teve jeito porque como os pilares são centrais, dois pilares colocados nas extremidades deste triângulo e você podia ir acoplado em diferentes possibilidades. Então você podia fazer um abrigo comprido ou você podia fazer um conjunto, uma área contígua, coberta, porque você ia associando esses, estes módulos de uma forma muito inteligente. E o fato de você ter para cada módulo de cobertura, que é esse paralelogramo apenas dois pilares situados na extremidade permite que quando você justapõe os dois um pilar sustenta dos dois lados. Não tem jeito, era realmente brilhante e tinha aquilo que eu acho que era o correto que é...

Foi uma discussão do pessoal de publicidade:na época a publicidade foi feita entre a cobertura e o chão, em São Paulo naquela época o pessoal de publicidade achava que publicidade nesta posição não funcionava, que só funcionava publicidade se colocada em cima do abrigo. E bastava olhar o equipamento da JCDECAUX, e a propaganda da JCDECAUX para ver que era uma bobagem esse negócio de pôr em cima a publicidade. Porque a publicidade, se colocada nesse nível, é perfeitamente visível porque as pessoas ficam na frente mas você enxerga através delas porque sempre ficam frestas.

E esse abrigo colocado no...ele é para ser visto para quem tá no carro, para quem tá no ônibus, e não para quem tá de pé no abrigo. Quem tá no ponto também vê, mas é mais para quem está se aproximando.. Então esse projeto foi realmente, olha, foi o primeiro prêmio. Eu fiquei muito satisfeito e aí, embora e é claro que o mérito é deles, mas a gente sempre fica animado com parcerias de alunos da FAU e realmente são, eu me sinto... É muito boa.

Bellini:

O módulo era o tablete e configurava o ponto e aí entrava orelhão... Tudo colocado em triângulo?

Lefevre:

Ah, aí sim, aí ia tudo lá dentro, esse projeto tá guardado na ... Em plantas, em triângulos. Mas na vertical não, você, como pedestre ou como motorista, você não vê os triângulos, você só vê o triângulo olhando de baixo para cima. E você vê, é muito leve porque era uma cobertura de fibra de vidro com possibilidades de iluminação, fibra de vidro também na lateral com local para publicidade.

Eu tenho fotografia disso e tenho projeto na EMURB, eu acho que eu tenho fotografia disso porque o módulo, foram feitos os módulos na fábrica de fiber glass, no interior e nós viajamos até lá para ver os módulos feitos, uma fábrica do interior que teria a possibilidade de produzir. E era uma fábrica que acho que ligada aos Malzones se não me engano, que produz carroceria de fibra de vidro para caminhões. Eu sei que, isso agora, agora, me lembrando isso foi realmente em 80, porque foi na gestão, foi quando o Paulo Bruno era o diretor de planejamento e foi na gestão seguinte do Olavo Setúbal e na gestão Reinaldo de Barros na prefeitura...

Mas esse projeto era um projeto um pouco mais caro porque era de fibra de vidro e correspondeu a uma experiência frustrada do ponto de vista da implantação, porque não deu certo. Porque é o seguinte a EMURB contratou, e tinha o projeto e tendo o projeto abriu uma licitação para ver quem se interessava em produzir e instalar aquele abrigo.

Bellini:

Isso que eu ia perguntar. Ahahaha

Lefevre:

Ahhh, aí não pareceu ninguém! Não apareceu ninguém porque as pessoas de publicidade achavam que só ia dar certo com a publicidade em cima, aí a coisa não ganhou, a coisa não ganhou...

Aí o que aconteceu: esse projeto ficou guardado e era um projeto que, do ponto de vista de solução dos vários problemas porque, problema de abrigo; e eu sempre disse - depois nessa mesma época eu participei de todo um estudo de implantação de abrigos ao longo de uma, duas linhas de trólebus para Lapa, pra Penha e para a Vila Prudente - então a gente viu todos os problemas.

É complexo esse negocio porque envolve mexer na calçada, envolve você estar na frente de uma de uma propriedade de uma loja ao lado de uma banca

de jornal. Ihhhhhhh, nossa, a rua ser inclinada ou não ser inclinada, se é horizontal ou não... E essa questão da inclinação neste projeto é muito bem resolvido porque ficava escalonado e com os pilares, isso foi pensado no projeto era uma coisa que estava resolvida, errou (inaudível) de tantos por cento e acontece isso, assim, assim. Aquilo realmente eles pensaram em todo o processo.

Bellini:

E esse projeto está hoje aonde? É possível ter acesso a ele?

Lefevre:

Guardado no EMURB isso, no arquivo técnico da EMURB. Imagino que seja o arquivo técnico do EMURB tem coisas inacreditáveis, e a biblioteca também fechada para acesso a público. Mas se você não conseguir eu devo ter fotografia disso, com certeza eu tenho fotografia guardada disso, do móvel que foi instalado.

Tanto foi instalado, foi feito lá na fabrica no interior não me lembro se era Bauru, Botucatu a gente fez uma viagem, e depois foi implantado no Ibirapuera também, o módulo demonstrativo perto do gabinete do prefeito.

O 2º classificado neste projeto foi um projeto de um arquiteto; era um projeto não tão brilhante, mas um projeto bom, com uma estrutura metálica e cobertura de concreto e a estrutura metálica apoiava... Acho que era estrutura metálica agora eu estou falando metálica, pode ser que de repente fosse de concreto. também formava um apoio como de fosse um C enterrado no piso e a cobertura então vindo de um lado.

Esse projeto era mais barato, permitia colocar publicidade em cima sem maiores problemas e a EMURB ao fazer uma licitação para a implantação de abrigos houve interessados em colocar este abrigo. Então esse abrigo é o que foi colocado efetivamente em algumas linhas principalmente esse da, da, em direção a, ahh, como é que chama aquele lugar, adiante da Vila Prudente passando pela estrada do Oratório, é, São Mateus foi implantado uma linha de trólebus de São Mateus.

Bellini:

Isso hoje não existe mais?

Lefevre:

Em São Paulo tem até poste de gás instalado em algumas ruas, tem remanescentes eu sei - Cardoso de Almeida... Eu conheço um poste que é um poste de gás e até hoje está lá. Sobrevive, tem coisa que sobrevive.

Bellini:

É residual!

Lefevre:

É residual, totalmente residual. Mas foi implantado porque havia uma equipe interessada, uma firma interessada que implantou. Mas esse projeto deu um problema, pelo menos uma ocasião deu um problema que a EMURB foi acionada. Porque, o que acontece, o de fibra de vidro era um equipamento leve, muito leve - se for abalroado ele pode entortar e tal.

Esse de concreto em uma determinada ocasião, em um determinado ponto ou em um determinado local, a base não estava suficientemente enterrada, um cano com ônibus ao sair - no ônibus, o eixo traseiro muitas vezes é muito distante da extremidade da carroceria, nos ônibus europeus tem muitos que, o eixo traseiro fica no limite da carroceria. Quer dizer, ele não tem nenhum balanço posterior, o nosso fica lá no meio, que é por uma questão de compensação do peso atrás.

Bellini:

Tem isso também para passar nos obstáculos, tem outros poréns...

Lefevre:

É, quando se você reduz a distancia entre eixos o peso na carroceria atrás fica mais bem distribuído por que o peso fica lá equilibrado no eixo se fica muito lá no fundo muito no limite. Mas nos projetos europeus normalmente o eixo traseiro ficam no fim da carroceria,, acho que é justamente para evitar problemas desse tipo.

Resultado: numa saída, numa manobra de saída do ponto o ônibus deu uma, essa rabeada aqui da carroceria, bateu num abrigo, o abrigo despencou e caiu em cima de duas pessoas, machucando duas pessoas. Não matou ninguém, mas machucou, foi pro hospital então a EMURB foi acionada e teve que indenizar essas pessoas.

Bellini:

Esse aí é um C de, de concreto armado... Que se usa ainda hoje...

Lefevre:

Não, não é um C continuo não. Esse C é interessante, pré-moldado, tem em várias cidades. Esse é um projeto interessante, como peça pré-moldada - o desenho é até interessante, mas é muito fechado. Não é, abrigo de ônibus muito fechado que tape a visão não é legal, não é legal. Porque tem o 'a frente' e tem 'o atrás', e quem está atrás não vê se o ônibus se aproxima, problema de segurança...

Quer dizer, então quanto mais transparente o abrigo melhor, por isso que o da JCDECAUX é de vidro temperado, e esse que foi implantado aqui também tinha partes transparentes, a parte vertical tem que ser transparente, tem que ser leve.

Bellini:

O senhor falou que esses projetos não saiam da EMURB, mas eles passavam pela EMURB. Como é que era?

Lefevre:

A EMURB, a EMURB era contratada para pela São Paulo transporte, pela CMTC...

Bellini:

Ahhhhhhhhh ta.

Lefevre:

...para implantar os abrigos.

Bellini:

Porque hoje a São Paulo Transporte, já tem - já tem, vírgula... - por N motivos eu conheço algum pessoal lá dentro e eles tentam fazer os pontos deles. Porque passar isso adiante hoje é enlouquecedor, a burocracia é fantástica.

Lefevre:

Pois é, não, naquela ocasião a EMURB tinha um contrato com a São Paulo Transporte para implantar e a EMURB fazia isso. Fez essa licitação dentro dessa idéia, da colocação dos abrigos mediante a remuneração com publicidades, né, a

CMTC efetivamente, implantou anteriormente... Eu vou ter que sair porque, e olha sobre o assunto de mobiliário urbano dá para falar, eu tenho umas três ou quatro horas sem parar.

Bellini:

Eu to achando ótimo! Você quer parar por aqui?

Lefevre:

Eu acho que eu, eu sei que eu tenho, mas veja só, para finalizar: a CMTC implantou vários tipos de abrigos anteriormente, eu me lembro de criança e de ver fotografias antigas da cidade tem um tradicional que é com dois pilarzinhos em V longitudinais a, você já viu fotografia, esse abrigo? Ou não?

Bellini:

Não.

Lefevre:

Isso era muito comum, nos anos 50, era como se fosse uma capota de ônibus, comprida com quatro apoios em forma de V, assim, dois na direita e dois na esquerda, não era em balanço, não. Era dois na frente e dois atrás, era como se fosse uma capota de, um teto de vagão, comprido, feio, feio... Mas isso era CMTC, era pintado de creme com o pilarzinho em vermelho, ahahaha, era muito feio.

Mas, bom, a EMURB, então a CMTC, tinha uma experiência de colocar abrigos antes, mas preferimos nesse caso, eu sei que, nessa colocação dos abrigos nessas duas linhas, para São Mateus, para a Penha e para a Vila Prudente eu trabalhei nisso diretamente. Eu e mais pelo menos mais um arquiteto da EMURB, diretamente com os técnicos da CMTC, estudando localização, distância, etc.

Bellini:

Curioso porque o meu trabalho está enorme né, mobiliário urbano...

Lefevre:

Ehhhhh, não precisa nem me falar.

Bellini:

Então, eu estou recortando, recortando, e as discussões que eu tive com a minha orientadora - e eu estou enxergando assim - mais ou menos a época de 70 e 80, você tem um salto qualitativo, porque você sai do artesanal e começa a entrar no industrial.

Lefevre:

No industrial...

Bellini:

Que é exatamente isso que o senhor está falando. O senhor não imagina como eu estou feliz de escutar isso, porque é um negocio difícil de achar, é não documentado, não tem livro, não tem...

Lefevre:

É, eu nunca escrevi nada.

Bellini:

Não tem, o pessoal que tem isso guarda a informação para eles, né, porque é uma informação cara, como fazer...

Lefevre:

Ah. sim. Claro!

Bellini:

Então, eu estou achando isso ótimo, sem duvida que eu quero conversar mais com o senhor porque, em 70 e 80 é a transição, e eu não sabia que a JCDECAUX estava a tanto tempo.

Lefevre:

Ah tá, Isso eu tenho certeza! Porque quando eu fui para Paris eu fui atrás do equipamento da JCDECAUX.

Bellini:

Eu estou surpreso, porque para mim JCDECAUX entrou na leva depois de 80 que mexeu no Rio... Ai o resto veio na onda né, CEMUSA, W Sitta.

Lefevre:

Não, não, já era desde aquela época, eu nem sei... Ihhh, W. Sitta fazia...

Bellini:  
Faz 30 anos também né? Banquinha...

Lefevre:  
É, mas W Sitta fazia, começou e fazia era, era banca de jornal, banquinha. Esse era o forte da W. Sitta.

Tá bom, então olha, eu realmente, eu preciso ir.

Bellini:  
Eu achei ótimo, eu peço desculpa porque eu, é que eu queria aproveitar eu já estava aqui, eu falei: 'Talvez dê certo'. Quarta-feira?

Lefevre:  
Se eu tiver, se eu tiver algumas dessas fotografias, eu trago para você, porque tá num albinho de fotografias, que eu tirei, quando eu fui para o interior...

Bellini:  
Eu estou vendo que eu vou ter que falar com o senhor mais vezes, ahahahaha.

Lefevre:  
É, olha eu tenho aqui marcado uma hora para conversar com uma orientanda às 3h, de maneira que 16h30... Então a melhor hora é às 16h.

Bellini:  
Tá, eu vou fazer um esforço neste sentido, qualquer coisa eu entro em contato com o senhor, mas eu vou fazer um esforço neste sentido. Olha professor eu agradeço muito, a atenção, pela, por aproveitar o momento, mas...

Lefevre:  
E depois, bom, a EMURB participou de varias coisas, de implantação de abrigos porque tem a experiência da Paulista do Cauduro Martins, que eu tenho quais são os problemas lá: a instabilidade - e tem muita instabilidade. Eu gosto, eu acho um equipamento muito bonito, mas muito instável estaticamente e instável em termos do material. Ele descoloria, porque como ele era pintado de amarelo, de amarelo forte ele descoloria, descoloria...

Bellini:  
Descoloria porque os postes ficavam nos pontos ou saíram?

Lefevre:  
Os postes? Os postes eram metálicos, você diz os totens?

Bellini:  
É de alumínio, eram de alumínio...

Lefevrer:  
É de alumínio, não sei por que depois começaram a ser roubados né?

Bellini:  
Até hoje né? É alumínio a prova de bala...

Lefevre:  
É até hoje. Exatamente. É eu acredito que ficaram porque era um equipamento que efetivamente era um equipamento mais (inaudível), aquele sistema, tinha floreira, tinha banca de jornal, a banca de jornal era complicada porque ela tinha, ela era móvel, então rachava, rachava e quebrava. Os bancos, o pessoal tinha um banco em forma de minhoca...

Bellini:  
Sim, sim.

Lefevre:  
Eu não teria aquele equipamento. Mas, bom, mas tudo bem né. Depois...

Bellini:  
O senhor quer que eu leve alguma coisa? (saindo...)

Lefevre:  
Não, pode deixar...

A EMURB teve envolvida com instalação de equipamento, mas daí essa eu não participei. Mais recentemente na gestão da Erundina em 90, 91, na equipamento

de argamassa armada, na fabrica que tem da construtora Maluli, que tinha ligado aos projetos do Lelé.

Bellini:

Sim, que aqui em São Paulo saiu pesado pra chuchu, muita coisa.

Lefevre:

Saiu um pouco pesado, acho que aquilo foi uma experiência frustrada, que eu não teria feito. Eu sempre achei que era um furo n'água a prefeitura se meter a fabricar coisa, a função do governo não é fabricar coisas, tem que ter uma fábrica para isso.

Bellini:

E por causa disso começou-se a se optar pela... A já contratar o pacote completo. Você projeta você executa você faz a manutenção... Mas esses contratos de duas décadas não? É tempo pra chuchu...

Lefevre:

É, mas é, eu acho que a idéia é essa né. Veja, talvez seja tempo demais.

Bellini:

Mas é tempo o necessário para retornar financeiramente, ou não? Não dá para saber?

Lefevre:


Talvez consiga retornar em menos tempo. Deixa só eu cumprimentar...

(fim da primeira entrevista)

## DECLARAÇÃO

Eu, JOSÉ EDUARDO DE ASSIS LEFÈVRE, concordo com a transcrição e aceito a divulgação de entrevista concedida por Fábio Bellini, realizada em São Paulo, em 25 de junho de 2006, dentro de sua pesquisa mobiliário urbano, para mestrado, **estritamente para fins acadêmicos**.

São Paulo, 22 de maio de 2007

  
JOSÉ EDUARDO DE ASSIS LEFÈVRE  
RG 2.630.230-5 SSP/SP

## APÊNDICE 04

Transcrição de entrevista livre com Silvana Zioni, arquiteta envolvida com a SPTrans e a instalação dos sistemas de transporte por ônibus em São Paulo.

166

(introdução, apresentação do recorte, dos andamentos)

Silvana:

Bom, mas enfim, antes dos anos 70, 80 eu comentei com você que eu acho interessante entender o que é abrigo e ponto de ônibus... O 1º modelo é do bonde mesmo e tinha, ..., não só o bonde como as luminárias da Light,...

Bellini:

Aquele capô era da Light?

Silvana:

Aquele que faz o 'v' embaixo? Robert Moses, a inspiração é de Robert Moses. Projetos desse aí provavelmente você não vai encontrar, ah...

Bellini:

Disso eu não tenho dúvida.

Silvana:

É uma meia cana, isso. E tinha uma base, um prisma onde os caninhos encostavam.

Bellini:

Isso aqui é dos bondes, isso aqui é 40...

Silvana:

Não é dos bondes, isso é de ônibus, é a partir dos anos 50 isso. Porque até 40 o que predomina é bonde mesmo e na Praça João Mendes que ainda tem um abrigo belíssimo. Um construído em alvenaria, que hoje tem um quiosque que vende flores.

Bellini:

Aquele de alvenaria? Art Decô?

Silvana:

É, isso é remanescente, lindíssimo, remanescente ainda do sistema bonde. Eu tentei incluí-lo no projeto do Sistema Interligado, mas a CET aprovou o usa daquela área para o ponto de ônibus.

De qualquer forma eu acho que a primeira vez que se trata da questão do ponto de parada é no relatório Moses de 1950.. O Moses vem naquele programa de pós-guerra, de apoio. O IBEC (International Basic Economy Corporation) vem fazer uma avaliação do sistema de saneamento e sistema de transporte e na verdade é ele que dá impulso ao desenvolvimento do sistema de ônibus como um sistema organizado.

Bellini:

Mas aí está ligado também ao fim da Light? Porque o bonde andava no trilho, foram arrancados dos trilhos.

Silvana:

Isso. Então a idéia era que a CMTC, que foi criada em 47, fosse organizar o sistema sobre pneus,... ele chega em 50 e faz essa avaliação e sugere a montagem de ônibus aqui, no Brasil, como impulso as empresas montadoras de veículos.

Bellini:

É norte americano?

Silvana:

O Robert Moses foi o grande empreendedor de Nova Iorque, ele é o responsável por todas as Park Way, Express Way, pelo Lincoln Center, ele é uma personagem de destaque na história de Nova Iorque. A área dele era saneamento, e nas áreas dos reservatórios de água, promove loteamentos de baixa densidade – urbanização de subúrbios e empreendimentos nas praias próximas a NY. Mas nesse relatório ele faz uma proposta de já organizar o sistema de transporte em “sítio próprio” – faixas reservadas para transporte, que preliminarmente seriam usados como corredor de ônibus e depois nelas poderia ser implantado o Metrô.

E a avaliação que ele faz é já de estruturação de um sistema de alta capacidade. No relatório ele faz menção, pois teria ficado horrorizado com as filas de pessoas esperando ônibus na Praça da Sé e fala: “Não pode deixar as pessoas assim, as pessoas têm que ter um abrigo, tem que organizar esse sistema” porque ele percebia que as demandas eram muito significativas para estar acolhendo esse usuário e aí ele faz a proposta de organizar pontos, organizar abrigos, pequenas

estações. Se a gente pensar, e o Lefevre deve ter comentado que a Galeria Prestes Maia durante algumas décadas foi o ponto de maior concentração de usuários de transporte, e justamente era coberto e os ônibus paravam naquelas laterais ali do Anhangabaú, tinha esses abrigos e lá se concentravam principalmente a excelente conexão de baixo do Vale com a praça.

Uma cidade que já teve este padrão de mobiliário urbano como a galeria Prestes Maia, fazer esse abrigo, usando a meia cana,... é fantástico... Ele é fácil, ele é modulado, é um desenho limpo, de uma beleza fantástica... Então eu queria que você tivesse, pelo menos um prolegômeno sobre os anos 50 e apresentar isso, porque era o melhor. Eu lembro, quando ainda criança, ia tomar ônibus no ponto final, na João Mendes, fazíamos a fila sob essas meia canas instaladas atrás do Fórum. E era possível organizar fila dos que iam sentados, a fila dos que iam em pé.

Bellini:

A dimensão disso aí era? Era 2x 6 (metros)? Só para ter uma idéia...

Silvana:

Eu vou ter que estimar porque eu era criança!

Bellini:

Mas deve ser, deve ser algo disso, por que são os pontos da ... CMTC...

Silvana:

Não, eles eram mais longos, para abrigar uma fila de passageiros (a lotação do ônibus)

É, por que eles só ficavam em áreas mais movimentadas nos pontos de cabeceira de linha, então esse é o primeiro que tem esse caráter. A partir daí, nos anos 70, tem duas linhas, uma efetivamente de mobiliário do urbano e o primeiro exemplo se eu não me engano não é a Consolação, é a Paulista, o projeto da Paulista incluía abrigos de ônibus.

Bellini:

Do Cauduro? Já era um pouco depois. Falando com o Cauduro, o primeiro projeto acho que foi em 80, aqueles pontos triangulares... Eram laranja e uma das faces acho que era propaganda do banco Meridional...

O escritório dele dividiu a cidade em acho que 8 ou 9 zonas coloridas que seriam os pontos de parada que davam um dia de (viagem de) mula, então é Mooca, Pinheiros, Lapa, Ipiranga cada um com uma cor.

Silvana:

Não, é meados dos anos 70: Pois, é quando tem a primeira grande intervenção no sistema de ônibus visando uma certa racionalização (no meu mestrado está bonitinho, explicadinho...) Em 74, em 77 na verdade, muda o sistema de concessão por área e tem uma primeira racionalização, quando começa a ter uma regionalização lógica do sistema - por área.

E se cria aí, a partir dos anos 80, e especialmente na gestão do Mário Covas o primeiro Plano Municipal de Transporte que dá uma cara ao sistema, e se desenha um ponto de ônibus, uma estrutura pré-moldada de concreto, que até hoje tem.

Bellini:

Medonho. Funciona?

Silvana:

Opa! Mas isso foi um super avanço, ao mesmo tempo a divisão do sistema por regiões, por corredores - porque justamente o sistema de concessão passou a ser por área - e inclusive tinha um trabalho de comunicação visual maravilhoso, os ônibus eram duas cores.

Bellini:

Então, isso é do Cauduro. Porque aí cada setor da cidade era uma cor, os pontos tinham, aqui passam ponto só vermelho... laranja ...

Silvana:

Mas isso na verdade ficou pouco tempo espalhado na cidade, os ônibus mantiveram.

Bellini:

(inaudível)

Silvana:

Super não é, e o básico... Por que a CMTC tinha uma outra cor, era vermelha e creme.

Bellini:

Por que a CMTC não fazia a cidade inteira, só um pedaço?



Silvana:

Não, a CMTC fazia a cidade inteira, porém as concessionárias eram muito numerosas e a cor da CMTC era vermelha e creme, a partir daí vira azul, tanto que tem o 'pau azul'. Lá na CMTC todo mundo fala do pau azul.

Bellini:

O que é o 'pau azul'?

Silvana:

É um postinho azul, que vira o 'lápis' ... Mas falando de abrigo esse projeto da Paulista, é Fiber Glass, é bem anos 70 e se você for ver os pontos que o Metrô implanta na época, há um desenho de abrigo - um pré-moldado bellissimo que ainda tem no Paraíso.

Bellini:

Mas isso é da Prefeitura...

Silvana:

Não, o Metrô é que era ainda da Prefeitura, a Linha norte – sul foi implantada pela PMSP. O Metrô é estadualizado em 80.

Bellini:

Ah é...

Silvana:

Então tem uma linguagem que é um pré-moldado em concreto.

Bellini:

E quem fez isso foi a EMURB, que era uma fabriqueta que chamava Cetesb, Ceterb, alguma coisa assim, uma fabriqueta de pré-moldado.

Silvana:

Eu tenho impressão que o desenho desse abrigo que é uma malha de concreto. Tem ainda em frente a estação Paraíso e eu acho que tem, também na praça da estação Armênia.

Bellini:

Esse eu achei. Tem na Paissandu, não é aqueles assim (desenho)?

Silvana:

Não, é um outro que é uma malha, uma grelha triangular, sabe qual é? Tem no Paraíso, tem na Armênia, é um... É do MacFadden (arquiteto do Metrô)

se eu não me engano. Uma década antes, esse daqui é da EMURB na gestão Erundina, esse! Esse aqui.

Bellini:

Mas esse aqui é em fibra de vidro Hidroplas, isso daqui foi de um concurso de 80 e que não foi produzido (mostra planta). Foi uma guerra para achar na EMURB.

Silvana:

Desculpa isso aqui tinha na Paulista, isso daqui é a base do projeto que você... Isso daqui você vai encontrar nos projetos do metrô, Linha norte-sul, os pontos de integração são implantados em isso aqui em concreto.

Bellini:

Em concreto? Por que isso aqui era em fibra!

Silvana:

Em concreto, é uma grelha em concreto, tem uns... Era em fibra, e vai para a Paulista inclusive um tipo desse.

Bellini:

É, foi um similar.

Silvana:

É, um similar desse, que é do Cauduro. Quando eu estava na Faculdade teve uns protótipos, eu acho que isso daqui é em agosto de 80, no começo dos anos 70 tem um monte de protótipo que saiu por aí. Mas basicamente eu acho que tem a matriz que é do Metrô, o da Paulista e esse modelinho que é aquele de uma viguinha que muitos têm em baixo relevo.....

Bellini:

Que é tacanho. (da) CMTC.

Silvana:

Companhia Municipal de Transporte Coletivo... Isso era a fase áurea da gestão do Mário Covas . A partir daí na gestão da Erundina, teve esse que ainda tem no Paissandu. Tem um outro na Assembléia Legislativa,... Esse aqui! Isso é da fabrica da Mayumi Souza Lima (sobre outras plantas).

Bellini: É isso aqui era na Paulista, as fôrmas disso aí na verdade são da EMURB! Então isso aqui tem nos arquivos da EMURB só que já viu, eu não consigo tirar de lá...

Silvana:

Isso! Não, mas você falando com algumas pessoas na EMURB você chega lá Ah, eu te dou dica, tem a Eneida que é uma pessoa super afável, a Eneida Heck.

Bellini:

O que você falou é esse aqui, não é?

Silvana:

Esse é o do Mario Covas. E esse eu acho que é o mais difundido na cidade.

Bellini:

Sim. Não tem nada (como projeto).

Silvana:

Ele tem essa vantagem e até hoje está na periferia. Na gestão da Erundina se tentam vários, mas não chega a ter uma produção em escala...

Bellini:

Esse aqui tem no Paraíso e no Paissandu.

Silvana:

Tem um outro, muito feio que ele é assim e sai um banco...

Bellini:

Ah, esse ... aboliram, tem na Rebouças, tem na Eusébio Matoso. Que parece um caracol ....

Silvana:

É isso, muito feio, olha eu tenho uma foto de um abrigo em Cuba, eu te mostro se eu achar porque é assustador, assustador. Então, e aí eu acho que vai retomar essa questão... Porque depois da Erundina, o Jânio pinta tudo de vermelho, sucateia a CMTC e o sistema... O outro momento...

Bellini:

A CMTC virou SPTRANS quando?

Silvana:

Em dia 9 de março de 1995. Era gestão Maluf, e é quando começa um programa de corredores, cujo projeto visual chegou a ter um manual normativo (Pedro di Masi consegue arranjar isso pra você), no manual deste sistema de corredores tem sim um abrigo, que eu não consigo agora te descrever por que no final das contas ele ficou pouco tempo, mas pelo menos no corredor Santo Amaro ele foi implantado...

Bellini:

Ah, isso tinha na (Avenida) 9 de julho, um caixote... Gigantesco. E a divisória era 'new jersey' (tipo de defesa em concreto armado), onde puseram vidrotil... Assustador também, pesado pra caramba.

Silvana:

Isso. E tinha uns painéis de informação, tinha um monte de coisa.. O projeto era do Pedro..

Bellini:

Ah, era dele? Então não posso falar mal...

Silvana:

Ao mesmo tempo na São Paulo Transportes tem uma serie de propostas de informação em ponto de ônibus, e eu até participei de algumas, por que é quando começa a se discutir as condições de controle do serviço por parte do gestor público... Já tinha ocorrido o processo de privatização, e a São Paulo Transportes era apenas a gestora do sistema de transportes de passageiros... E a gente tinha que avaliar a qualidade de serviço e uma das coisas que as pessoas nunca sabem é ... que horas sai o ônibus e para onde vai... nessa época eu fiz uma proposta rudimentar para divulgação do itinerário. É o próprio documento para a operação da linha: o itinerário impresso uma folha de papel, um simples cartazinho A4...

Esse projeto foi tudo documentadinho, Plano de Ação, e mas talvez tenham jogado fora... Mas era a questão da informação para o sistema de transporte, usar essa

estrutura (o abrigo tradicional da CMTC) para afixar as informações sobre o serviço prestado... e nesse meio tempo a SEMPLA lançou a idéia do abrigo Barcelona.

Bellini:

Mas isso aí já é em 90.

Silvana:

Sim, mas eu estou falando de 95, o Barcelona eu acho que é o melhor, realmente. E esse último depois do Barcelona, depois de algumas adaptações, veio o projeto do Barbosa & Corbucci, que é o do Sistema Integrado.

Bellini:

Que é o da Marta (Suplicy).

Silvana:

Que é o da Marta, que é muito bom. Nesse meio tempo teve *caninho*, várias coisas, mas era tudo *projeto piloto*. Enfim, principalmente o que vai aparecer nos anos 70, 80 são esses modelos que marcam, partem do projeto do Metrô, dos projetos de mobiliário urbano na Paulista, que é a linha mais sofisticada - fiber glass - e essas estruturas implantadas depois...

Bellini:

... dos corredores...

Silvana:

É pode-se dizer que o que muda são os abrigos dos corredores. E este daqui é o modelo mais generalizado na cidade (sobre o abrigo do PMT, da gestão Mario Covas); por exemplo, na Cidade Universitária até hoje é esse o abrigo... E tem um detalhe do banco embaixo que eu acho muito legal, você fala mal dele, mas eu gosto desse desenho. Você já reparou no banco?

Bellini:

É tacanho, mas funciona horrores. Tá lá pra isso... Antes disso do que o lápis né?

Silvana:

Lógico, eu acho interessante é que ele foi pensado para ser o mais abrangente possível na cidade. Comparado a ele, o seu precursor meia cana, que era para cabeceira de linha, ponto inicial ou ponto final e...

Bellini:

Só uma questão: ponto inicial, ponto final na Sé. E na Vila Ré, também tinha um desse?

Silvana:

Não tinha, não, por isso é que eles (abrigo Covas) têm um grande mérito. E o Barcelona é marcante, mas você também não encontra na periferia.

Bellini:

Claro!

Silvana:

O Barcelona foi feito em três áreas. Qualidade... O *Top de Linha*, o *Deluxe* e o *Standard*, certo? Então esse é o abrigo de ônibus de São Paulo e quando vejo que ainda funciona na Cidade não é, eu acho que ele tem seus méritos...

Bellini:

Na (inaudível) até o pessoal de projeto fizeram... Você estava ainda? Você saiu da SPTRANS? Quando é que você saiu?

Silvana:

Não, efetivamente quando mudou a gestão, na gestão da Marta eu fui pra CET.

Bellini:

(inaudível) abrigo São Paulo, porque tinha aquele monstro (inaudível). Monstro vermelho e eles fizeram um pedacinho pequeno (sobre o abrigo São Paulo 450, que faz referência ao Barbosa & Corbucci).

Silvana:

Isso, isso, que eu não achei grande coisa porque, eu prefiro o Barcelona.

Bellini: Mas o Barcelona está amarrado a questões contratuais.

Silvana:

É o Barcelona tem esse problema, está amarrado. O Barcelona introduz a questão da publicidade. Está com o tempo contado porque não vai se fazer a concessão de mobiliário urbano enquanto não tirar todo o espaço publicitário. Na minha hipótese, a concorrência pressupõe o controle do espaço publicitário.

Bellini:

Total.

Silvana:

Então quem está entrando nessa, aí vamos aplaudir a iniciativa do prefeito, é pato! Não é? Eu pago depois se eu tiver fazendo uma hipótese errada, não tem problema, eu pago.

Bellini:

Muito bem. E você, desde a gestão da Marta, já ouviu isso outras vezes, não é a primeira vez que eu escuto: 'vamos refazer o mobiliário de São Paulo'. Já é a segunda ou a terceira vez que eu escuto essa ladainha. Vendo o histórico, já vi isso outras vezes.

Silvana:

Ahhh... Não, o problema é o seguinte, eu vi em Barcelona um operário esvaziando as lixeiras e registrando num computador de mão, o horário, volume coletado, etc....Eu fiz uma rápida entrevista com ele, e que anda com uma sacola plástica enorme, onde ele esvazia e mede a quantidade do lixo, as condições de manutenção, e por que isso? Ele tem uma seqüência de procedimentos que orientam as operações de limpeza e manutenção: é a sistemática de controle e prestação do serviço público. Agora a questão do lixo, não é do tempo da Marta não, é anterior: eu acompanhei, durante a gestão do Maluf, as brigas que haviam na Administração Regional da Sé (inaudível) por conta das lixeiras. Uma vez o Lefevre até sugeriu que a gente (SPTrans) afixasse os itinerários de ônibus nas lixeiras (sic).

Entre uma coisa e outra, esse sistema de corredores que começa lá na gestão Maluf, teve algumas experiências, como as Linhas Circulares Centrais... Ainda tem, e por exemplo um fato anedótico: nós fizemos o projeto, dos pontos e obviamente esses podiam ter informação porque eram apenas três linhas que faziam percursos diferentes, percorrendo a região da Rótula Central. A Comissão Municipal da Pessoa Deficiente resolveu incrementar o projeto exigindo, no âmbito do ProCentro, a instalação de informação do sistema de transportes também no sistema Braille.

Foi gasto em cada ponto de ônibus cerca de R\$1.500,00 na ocasião para fazer a placa com o itinerário impresso em Braille. Foi bom para a Fundação Dorina Nowill, porque há anos que ninguém fazia usava esse sistema de impressão Braille, hoje em dia outros sistemas computadorizados são mais utilizados. Por fim foram instalados os pontos de parada especial das Linhas Circulares Centrais (os ônibus receberam adesivos também especiais com imagens do patrimônio arquitetônico do Centro. ...

Eu insistia dizendo 'gente, esse é o tipo de iniciativa não inclui a pessoa deficiente, a integração é feita por meio da comunidade, você dá informação para o deficiente visual, ... você ajuda a atravessar a rua, a subir no ônibus', sempre tem sido assim, como ele (deficiente visual) vai saber onde está a porta do ônibus? Mas não tinha jeito, o presidente da Comissão, tinha sido funcionário da CET, e talvez por isso se achava também autoridade em transportes. Eu realmente fiz a instalação das informações em Braille a contragosto, pois digamos que isso também faz parte dos procedimentos democráticos da gestão pública!

Ótimo. Passaram-se anos e um dia, já na gestão Marta, quando eu já havia retornado para a São Paulo Transportes, um representante do Conselho Municipal da Pessoa Deficiente quiz saber dos itinerários e informação em Braille. Falou que havia encontrado um desses painéis no terminal Dom Pedro, e elogiando a iniciativa, queria saber onde mais estavam instalados esses pontos de parada com informação, e que devia ser divulgado para a comunidade. Mais uma vez, eu argumentei como o projeto havia sido desenvolvido e que do meu ponto de vista era um contra senso. Além disso o projeto havia sido interrompido e de qualquer forma, eu continuava com a dúvida: como o deficiente visual vai achar onde está o poste? e onde está a porta do ônibus? 'É a senhora tem razão.' Finalmente, alguém concordou comigo sobre a desnecessária informação em Braille`.

Bellini:

Que ano era isso?

Silvana:

Não sei, mas quando vieram me cobrar já era a gestão Marta. Eu fiquei satisfeita, depois de quase 10 anos... Eu ainda perguntei: 'Eu gostaria de saber como é que o senhor descobriu o painel de Braille?' No que ele me respondeu: 'Eu tropecei no poste, e percebi o texto impresso'. Ele esbarrou e "leu" ... segue pela praça João Mendes, até a rua...

(Risada Coletiva)

Mas, voltando, a base são esses modelos (tipo Mário Covas)... E digo mais, este daqui tem um grande mérito: ele não tem fundo.

Bellini:

Sim, é a evolução do (inaudível), ele não tem fundo!

Silvana:

Ele não tem fundo. Na cidade Universitária ele tem fundo, e ele tem banco, por quê? Porque na Cidade Universitária não tem um ambiente urbanizado ao redor, e esse é um problema que o Barcelona instalado em alguns lugares traz. Eu acho que a gente não chegou a desenvolver um modelo completo com banco etc.... e principalmente, via de regra só se pensa nos elementos do abrigo, do teto, mas você tem 60% dos pontos implantados em ladeiras, em calçadas estreitas, ou em calçadas precárias, sem piso adequado..

Bellini:

Vielas.

Silvana:

Em calçadas estreitas, em vielas, em pavimentação irregular. Então o abrigo se não for instalado adequadamente, com altura de piso adequada em relação a altura da porta de entrada do ônibus, ... ele se transforma realmente numa armadilha. Então de mobiliário ele pode se transformar em transtorno urbano com a maior facilidade. É bem fácil perceber, foram introduzidas aí algumas calçadas rebaixadas junto a faixas de pedestres ...

Bellini:

...podotáteis...

Silvana:

Podotáteis, mas pouco resistentes: elas quebram facilmente, parece que não se conseguiu ainda fazer um podotátil resistente. Acho que quando a gente olha nas outras cidades, no resto do mundo, e como os contextos são muito, muito diferentes... Por exemplo Florianópolis tem um sistema de abrigo maravilhoso...

Bellini:

Florianópolis eu não conheço... E Curitiba nem vamos considerar...

(Risada Coletiva)

Silvana:

Curitiba tem show-room de mobiliário urbano... Enfim, Florianópolis tem abrigos espalhados na ilha, pois, aí está uma questão interessante, vários abrigos atendem áreas pouco densas, então o abrigo é de serviço de padrão rodoviário.

Bellini:

O que é 'abrigo de padrão rodoviário'?

Silvana:

Imagine um ponto de ônibus no meio da estrada! É onde mais precisa ter abrigo, por que o simples "pau azul" é difícil de ser visualizado, mas você pode ter instalado em qualquer lugar, não? Quer dizer lugares em que a frequência é rápida, que não tem muita gente parada no ponto... Agora na rodovia você precisa enxergar o ponto, precisa proteger a pessoa. Que espera muito mais tempo, dado o intervalo maior dentre os ônibus...

Bellini:

Isso é uma coisa interessantíssima do mobiliário urbano, que até hoje eu não achei a definição.

Por que o mesmo ponto de ônibus que você põe na rodovia ele é mobiliário urbano? Não deixou de ser urbano?

Silvana:

Por que? Não, Fábio, o que, que é o urbano? O urbano e o rural?

Bellini:

É esse o ponto e até hoje eu não achei uma definição, eu não consegui achar e não vai ter (definição) do que é mobiliário urbano. Essa legislação muda por cidade, o Estado não tem, o Código Civil passa longe...

Silvana:  
Ahhhhh, não tem por quê? É lógico, é a famosa jurisdição!

Bellini:  
...e rodovia? Como é que faz?

Silvana:  
É a própria jurisdição, quem tem a concessão da estrada...O fato é que eu acho que o há por trás disso é o modelo de regulação pública praticada, principalmente sobre a atividade privada, já sobre espaços públicos... qual é a regulamentação. Por exemplo quem manda, quem faz a gestão das calçadas? Ninguém! Parece uma imperfeição da nossa legislação..

Bellini:  
O espaço publico é herança portuguesa né?

Silvana:  
Ah, mas eu acho que isso tem que ser melhor questionado, tem que ser conceituado! Da mesma forma que você falou o que é urbano e o que não é urbano, mas tem áreas da cidade que você tem densidades tão baixas.

Um exemplo bom deste entendimento eu percebi num plano de transportes da cidade de São Francisco, que trabalha conforme os modos de transportes predominantes e as funções urbanas principais, sobrepondo a essas condições os graus de restrição. Então numa área de baixa densidade e predominante de atividade residencial, não é obrigatório o transporte coletivo publico, porém em áreas de maior densidade e diversidade de atividades é obrigatório. Em algumas situações, em alguns eixos de alguns equipamentos, o que predomina é o interesse das ligações regionais; nas áreas mais centrais é o local, porem o local de alta densidade, então tem uma escala muito interessante... São uns quatro padrões, lembro bem esse exemplo...

Bellini:  
Tamanho?

Silvana:  
É tem quatro instâncias e o que vale é o que tem mais força ou restrição, por exemplo, na área central não é possível estacionar em qualquer lugar, não há privilegio ao veículo particular circular, porque o privilegiado é o ônibus, o Metrô e o táxi. Nos sistemas de ligações regional a prioridade é a ligação macro regional, então é caminhão e fluxos de passagem. E é interessante por que chega ao ponto da bicicleta e como São Francisco tem uma geomorfologia particular e nos bairros menos densos fica muito evidente o grau de infra-

estrutura existente. Há circuitos que são quase que rodovias urbanas, outras são vias turísticas, então há um circuito de vias onde se admite o transito de bicicletas esportivas mas não de recreio. Mas tem também as vias onde ele é permitido mas já o ciclismo esportivo não, e assim por diante... São vários graus e eu fiquei encantada por que pensando no (Parque do) Ibirapuera, onde há tanto conflito: se pode andar de triciclo ou não pode usar bicicletas em todas as áreas, e porquê.

Bellini:  
É, e eu sinto muito isso, como não tem um planejamento isso se reflete no mobiliário. No caso no ponto dá coisa nenhuma e fica um negocio meio esquizofrênico. E nós estamos falando especificamente de transportes (abrigo) e se você for explodir isso aí para mobiliário urbano, dançou! Porque você tem as interfaces: iluminação, limpeza, comunicação, correios, telefonia etc.

Silvana:  
Isso, isso, e banca de jornal e tal, você tem razão é na década de 70 que isso aparece como problema, como questão. Eu acho que tem uma pressão grande da modernização da cidade, entende?

Bellini:  
Foi isso que eu senti no nascimento da EMURB. Tá muito ligado, não sei se é origem e conseqüência, mas tá no meio e mesmo na (carta de) fundação da EMURB (está registrado) 'vai tomar conta do espaço publico' e um dos jeitos dela se manter é com grana de propaganda dos espaços públicos.

Silvana:  
Pois é, tanto que toda essa história do contrato dos abrigos, tudo isso aí muda conforme o modo de gestão, do mobiliário em si, ou se inclui publicidade.Então de mobiliário urbano passou a virar um objeto, quer dizer, um objeto de suporte de comunicação.

Bellini:  
Mas agora virou MUPI, esse painelzão que nos pontos Barcelona não tinha...

Silvana:  
Não, o modelo, o projeto original era assim.

Bellini:  
Não, tudo bem, mas há um tempo atrás não tinha...

Silvana:  
Ah é, não aparecia tanto, é...

Bellini:  
O mais interessante era isso outro dia eu tava passando em uma alça lá do (shopping) Eldorado e no meio do nada, sem calçada sem nada, tem um MUPI... A desculpa do MUPI era essa, que ele estava servindo ao público... Agora no meio do nada, acabou!

Silvana:  
Pois é, porque tiraram o abrigo e ficou lá, provavelmente.

Bellini:  
Não, não, não puseram (abrigo) lá. Tem um (MUPI) do Unibanco lá.

Silvana:  
E outra, coisa pelo contrato você tinha que ter dias de exposição de informação institucional. Quem cuida disso, quem promove essa informação institucional? Segundo: e os abrigos da Paulista que estão de *godé* na calçada? Você nunca reparou como estão colocados os abrigos da Paulista??

Bellini:  
Ah, de viés! Claro, para ter uma maior visualização, e um outro grande problema...

Silvana:  
...de publicidade! Porque quem está atrás não enxerga o ônibus que chega ao ponto!

Bellini:  
E outro grande problema: os Barbosa & Corbucci são modulares; nem modulares, são paramétricos né? Os Barcelona foram feito para 6, 7, 10 pessoas esperarem. Vamos supor que na Paulista você tem 40 pessoas esperando e o que você faz? Põe meia dúzia! Não tem muita lógica...

Silvana:  
Não tem, aliás tem é muita falta de lógica. ... Sobre os detalhes dos projetos, talvez o arquiteto Ivan de Freitas da SPTrans tenha mais informações. Acho que

ele deve conhecer esses projetos, um pouco mais dessa historia eventualmente, por que eu não sei você vai querer trabalhar os projetos?

Bellini:  
Então, isso é até um nó que eu estava discutindo com a Cibele, que ela mandou olhar, ela falou: 'ô Fabio você tem vários relatos, você tem o seu relato, só que você não conseguiu montar?' Porque realmente eu não tenho, porque toda vez que eu vou atrás de informação documental, não existe: não tem projeto, não tem foto, não tem nada, não tem publicação... Só vai ter publicação sobre sistemas de transportes, ninguém falou sobre mobiliário urbano.

Silvana:  
Olha tem o manual técnico dos abrigos, desse projeto do corredor do tempo do Maluf e tem o projeto do Corbucci, esse do tempo do Covas num plano que eu tenho aqui eu lembro que tem um desenho do abrigo

Bellini: Isso tem, só que assim ta na gaveta de A, no armário de B...

Silvana:  
Precisa! Ahahaha Tirar da frente, o desenho do meia cana eu nunca vi, talvez o Ivan de Freitas consiga ... Fala com o Pedro di Masi, ... eu nunca vi o projeto da meia cana, só sei que ele foi inventado nos anos 50. É, o relatório do Moses é legal, por que é quem fala que precisa ter esse equipamento pro transporte - tinha do bonde mas muda! Então eu acho que isso é interessante, para se situar. Modéstia a parte, a minha análise da regulação do transporte público pode ajudar.. ... Mas é, eu faço uma análise histórica da regulação, e eu marco esse período que você está identificando como modernização que é mesmo um momento em que o desenvolvimento da cidade passa a ser alguma coisa empreendida dentro da lógica.

Bellini:  
Megalópole...

Silvana:  
Era realmente para acontecer. Então por isso que tem isso, porque tem o Metrô, tem a lógica do Metrô nesse sentido...

Bellini:

Isso aqui, só um dado interessante, e esse é outro problema que eu estou encontrando no mobiliário, por que o mobiliário não pertence a ninguém, então ponto de ônibus já passou da SEMPLA, para a EMURB, para a CET, para a SPTRANS e fica rodando. Isso aqui (desenho) foi um concurso que a EMURB fez lá pelos 80 e esse é ótimo, esse foi o primeiro lugar só que quem foi produzido foi o segundo lugar porque o segundo permitia uma face publicitária em cima...

E esse (o primeiro colocado) não, era uma face publicitária do lado, pequena, e em cima (sobre o segundo colocado) era um cogumelo de concreto que fazia um cubo luminoso num negócio em cima e o segundo lugar foi produzido e o primeiro não...

Silvana:

(O sistema Interligado) ... passa a ter uma lógica de funcionamento. Na avenida 9 de julho teve essas intervenções do Sistema Interligado, com paisagismo e isso foi uma evolução nesse sentido. Eu acho muito, muito importante que se eu fosse falar do ponto de vista da lógica do sistema, a gênese é a lógica do Moses. Acho que isso podia ajudar ... o momento da modernização, que é via Metrô, que coincide então com a necessidade da cidade urbanizar, equipar os seus espaços, fazer uma gestão dos espaços públicos - isso é evidente. E depois num outro momento é a lógica de organização do sistema de transporte: nesses corredores tem um primeiro momento, e esse último...

O que você não gosta da CMTC (o abrigo) ele ainda faz parte da lógica da modernização, quando ele é proposto pela CMTC é por que a CMTC está buscando uma racionalização necessária para conviver com a lógica do Metrô. Na minha análise eu mostro que muito da racionalidade do sistema de ônibus vem por uma imposição do próprio Metrô: ele tinha que integrar, alimentar o Metrô. Tinha que ter uma identidade e surgem indiretamente duas operadoras, pela primeira vez, duas operadoras de transporte no mesmo município, então tem uma questão corporativa que começa aí...

Bellini:

O fato do Metrô ter saído do município e ido pro Estado mudou muita coisa ou não? Na época da pré-operação?

Silvana:

Olha, não é bem do ponto de vista digamos operacional, funcional a grande diferença é que a ida para o Estado demonstra que, que esse período da modernização está acabando. Ele coincide com a paralisia do sistema do

Metrô, o próprio Maluf interrompeu a obra do Metrô e foi fazer o Minhocão, não é? Tinha fôlego sim para manter os investimentos no sistema Metrô, mas a opção foi outra..

Se há uma alternativa mais eficiente, por não insistir nesse padrão? Isso levaria a uma maior homogeneização do espaço, mas aí surgem os problemas de endividamento, de crise fiscal, etc. Do ponto de vista operacional as corporações sempre funcionaram independente, e hoje a CPTM e Metrô continuam instalando equipamentos diferentes, mesmo elas tendo o mesmo nível institucional, elas tem identidades tecnológicas muito maiores do que o ônibus de Metrô, que é muito mais díspares que Metrô e CMTC.

Olha, na hora em que não dá mesmo não vai investir, então vai racionalizar, integrar, visando a otimização dos sistemas existentes. Tem um outro momento, ... talvez isso te ajude um pouco a estabelecer essa lógica, mas eu estou dando sempre o viés do transporte...

Bellini:

O que eu avalio e sofro muito é a questão da política e da economia, que entra com o pé em cima...

Silvana:

O condicionante econômico de produção de espaço publicitário é isso...

Bellini:

Não venha com sonhos de que espaço publico vai ser belo e lindo. Não; estamos loteando - com você ou sem você.

Silvana:

Agora é interessante porque coincide com esse meio tempo: a caixa de correio também aparece nessa mesma época, cabine telefônica, orelhão também...

Bellini:

Orelhão também!



Silvana:

Então existe sim um reconhecimento do espaço urbano e aí se você for olhar os desenhos do Prestes Maia, até os anos 30 tinha um padrão de urbanização que incluía calçadas, vias, porque tinha concessionária que fazia tudo isso que era a Light que fazia energia, telefone e transporte.

E entre os anos 40, 50, alguns projetos de interferência são o Ibirapuera a Galeria Prestes Maia.

Esse livro aqui, esse livro a gente editou no Mackenzie uma pesquisa e tem enxertos do meu mestrado aí, talvez seja mais fácil você ler por aí, ... agora você vai me dar dois minutinhos que eu vou achar o relatório da CMTC...

Bellini:

Esse livro é mosca branca!

Silvana:

O Interligado?

Bellini:

É, fizeram meia dúzia e aí acabou e...

Silvana:

Ahh, mentira, mentira... Eu vou te emprestar está bom!

Bellini:

E o que eu to sofrendo é isso, por que eu tava mexendo com mobiliário e tenho que fazer os tais recortes. É complicado recortar porque não existe memória de nada. O que mais vai ter de memória é ponto de ônibus por causa do sistema de ônibus. Todo o resto esquece, mesmo o ILUME que antes era Light na verdade ela sofre como todo mundo as influencias políticas não é?

Eu achei lá na EMURB, um material da Decaux (JCDecaux). Só para você ver a Decaux que é a grande fabricante de mobiliário urbano no mundo - constituída em Paris, é o quintal dela - e a JC Decaux tá em São Paulo desde 64.

Silvana:

Mas então, projetou porque ele podia, então como é que se resolve essa questão não é? Por que eu acho que o tema que a gestão induz...

Bellini:

O que eu achei muito engraçado falando com o pessoal da SPTrans e você corrobora isso... É que o ponto (o abrigo) vocês dividem por gestão: isso é Marta, isso é Erundina, isso é Maluf! Isso é muito, claro né, isso diz muita coisa!

Silvana:

Isso, claramente!

Bellini:

Na EMURB, achei um caderno da Decaux. E a reprodução era de fotos, então as fotos dos pontos que tem, essa foto de 20X30 (cm) num caderno do tamanho de um A3...

Silvana:

Ai achei.. Que tal? 'Abrigo tipo'. Que tal? Era esse, eu sabia, sabe o que eu adoro desse relatório? Esses mapas aqui ta vendo, CMS, SMS, CMC, a base desses mapas e outros tantos que tem por aí são xerox e esse daqui por exemplo, esse aqui é as áreas de atuação, onde vai ter aquelas empresas de operação. Por exemplo, esse é o mobiliário básico... Esse aqui é o controle de urbanização...

Esses mapas eu fiz quando trabalhava na SEMPLA e esse, este trabalho talvez seja o relatório, estudo de maior articulação entre setores da Prefeitura, foi durante a gestão do Mario Covas, ele é de 85 e ele tem uma base de estudo, realizada pela SEMPLA, foi, isso foi assim, era o Candido na SEMPLA, o Marcio Junqueira na CMTC, o Getulio Hanashiro na SMT..

Bellini:

O que é isso aqui?

Silvana:

Esse é um manual MTP que também é importante para, para... E tem um outro... Não, não, eu acho que será que vai? Não eu acho que não vai precisar... Porque aí... Na época tinha uns da MTP, alguma coisa com a CMTC, vamos ver esse aqui é uma historia de transporte, mas é muito de transporte rodoviário, mas às vezes

tem uma imagens...

Bellini:

Imagens também eu não achei nada, a ultima opção minha vai ser o CONDEPHAAT, CET eu não consigo bater...

Silvana:

Não, não, vai na São Paulo Transporte e você falar com a Cilene, da imprensa. E tem uma coisa que eu também acho importante, hoje, você sabe que essa historia de corredor aqui no Brasil, onde corredores começaram e ganharam o mundo, mas aqui são desvalorizados... Ahh... Olha puxa esses coloridinhos aí, Bogotá... Por que, o corredor de ônibus...

Bellini:

Ah, o de Bogotá...

Silvana:

Eu acho que você tinha que levar esse aqui por que ele tem, o projeto é articulado, é a questão da reurbanização de favelas, de pistas de, de bicicleta, leva o pacote e depois você... Olha só!

Bellini:

Isso tudo é mobiliário, sem duvida.

Silvana:

Eu acho que fizeram isso em favela ... eu acho que é isso. O Paulo Sergio Custódio que levou o TransMilênio para Bogotá...

No geral eu acho que isso aí que eu estou te passando é o mais especifico, lógico que pesou um pouco a questão do transporte eu quero só te mostrar uma imagem que eu tenho aqui... (o abrigo de ônibus em Havana, que mais parece um abrigo anti-aéreo...)

(fim da gravação)

## DECLARAÇÃO

**EU, Silvana Maria Zioni,**

concordo com a transcrição e aceito a divulgação de entrevista concedida por Fábio Bellini, realizada em São Paulo, em 29 de novembro de 2006, dentro de sua pesquisa mobiliário urbano, para mestrado, **estritamente para fins acadêmicos.**

São Paulo, 20 de maio de 2007



**Silvana Maria Zioni**  
RG 5 280 431 (SSP SP)

Transcrição de entrevista livre com Marcelo Corbucci, arquiteto do escritório Barbosa e Corbucci, e autor do ABRIGO B&C.

(introdução, apresentação do recorte, dos andamentos)

Bellini:

Não, não, tá gravando. Se quiser eu paro.

Corbucci:

Não, não, é que eu vou ter que explicar mais ou menos para depois a gente começar. Várias construtoras que pegaram lotes e contrataram outros arquitetos para fazer as peças.

A gente acabou monitorando algumas que tiveram alguns aspectos que... Ligaram pra gente e falaram: 'Ó vamos fazer junto, vamos discutir'... Mas enfim, bem brasileiro de fazer, tudo aos pedaços.

Tanto que tiveram lugares que os caras implantaram de um jeito que não era concepção original, tiveram construtoras que a idéia era uma coisa, uma escala industrial: pegaria uma grande metaleira ou duas e fazer em escala industrial. A situação dela se acompanha; pegaram até serralheiro para fazer aquilo! Conclusão: ficaram umas muito bem feitas e outras ficaram uma porcaria. As grandes que colocaram logo aqui na Consolação quase na Rebouças, o cara fez na cara deles.

Bellini:

Quantas eram e quantas foram?

Corbucci:

Seriam 1250 unidades, foram feitas umas 250.

Bellini:

Nossa, (na época) eu tava na Prefeitura, na CPA, com o pessoal de acessibilidade, então eu tinha um contato com a SPTrans. Achei muito curioso porque eles (SPTrans)lançaram o São Paulo 450.

Foi na mesma época, como é que foi isso? Foi um concurso? Foi briga? Foi autonomia?

Corbucci:

Aquilo foi o seguinte! É uma família né... As publicações, um CD que tem um, com coisas importantes que a gente fez para apresentar... Na verdade a idéia deles era, que foi inicialmente no concurso, era uma família! Porque o edital do concurso previa que era uma família, uma coisa modulada que aumentaria, desde um módulo básico de oito metros até quarenta metros, coisa muito básica.

Aliás, vou abrir um parênteses aqui: foram chamados uns 6 escritórios de arquitetura, o Roberto Aflalo, o Rui Ohtake, o Bruno Padovano, uma empresa... Piratininga, nós e ...

Bellini:

O Cauduro.

Corbucci:

E, o Cauduro. Engraçado, porque quando a gente começou a fazer os primeiros croquis, o que a gente buscou foi que, por ser a maioria deles implantados no canteiro central da rua, não queria que tivesse a idéia do Barcelona, que todo mundo usa. Ele é colocado nesse sentido [mostra desenho], é implantado perpendicularmente à rua... Mas ele tem uma coberturinha e geralmente põem a propaganda ou quadros na frente.

Mas quando você olhasse desse lado da rua ele não fizesse nenhum anteparo no canteiro central, que tivesse visibilidade total do outro lado, ao passo que o Barcelona acabou se transformando em uma barreira.

Bellini:

Tem costas! O Barcelona, na verdade, é um suporte de propaganda...

Corbucci:

Exatamente. Então tendo o canteiro central aqui... Por que, que a gente pensou isso, porque as pessoas teriam a visão do outro lado.

E qualquer coisa que fosse colocada era nesse sentido (transversal à calçada)... E outra também, quando tinha ruas inclinadas, assim, quando você tem uma linha inclinada e se você coloca aqueles pequeninhos, eles ficam meio escalonados, horrível.

Bellini:

Essa questão; você pode aumentar a largura e comprimento. Não é um módulo né?

Corbucci:

É. Em vez de considerar isso como módulo que você ia colocando (como peça inteira), não! O módulo que a gente colocou: isso (aponta a curva do abrigo) é um módulo e isso (sobre o comprimento do abrigo) você aumenta quando quiser.

Bellini:

Isso eu achei muito interessante. Vocês tem referência disso ou nasceu daqui?

Corbucci:

Nasceu de discutir uma coisa, começou por deixar visibilidade. Porque a gente buscou uma forma que fosse aerodinâmica. A gente começou a fazer uma consultas com cálculo de estruturas - estávamos estudando fazer uma estrutura metálica protendida, cálculos assim muito divertidos, e acabou nem sendo protendido...

Bellini:

Protendido seria um marco?

Corbucci:

Não, a estrutura metálica protendida é diferente. O que balizou também, por ser instalado numa calçada de uma cidade como São Paulo, o que você tem no underground, no subsolo de calçada, é uma instalação muito complexa. Então a gente buscou ter pouquíssimos pontos de apoio, na realidade queria que tivesse só dois aqui, nas maiores (extremidades). Acabou tendo uns pequenos pilaretas, mas que são bem pequenos.

Ao passo que se você fizesse uma pequena assim, teria vários pontinhos de fundação. Então a gente também buscou poucos pontos de apoio para não interferir com os pontos das calçadas, porque passa um mundo embaixo das calçadas. A reunião de todos esses condicionantes acabou definindo um desenho.

Bellini:

Essa determinação, como é que foi apresentado pela prefeitura? Como é que foi essa chamada? Como é que foi a delimitação disso? Eu posso ter acesso a esse edital?

Corbucci:

O edital deles era para fazer um abrigo de ônibus... Eu nem sei onde está, agora eu preciso achar.

Era uma coisa muito simples, era um abrigo de ônibus que ele tinha que ter o caráter de estação transferência e não de um ponto de ônibus. Isto é, você tinha que entrar por um lugar e sair pelo outro. Tinha que ser modulado, eles aceitavam a industrialização dos componentes e ter trocentas (centenas de) unidades, mil e tantas unidades.

Porque as unidades partem do principio: isso ia ser instalado na maioria dos lugares na confluência de cruzamentos. Em cada grande cruzamento tinham quatro, e aí houve várias distorções, foi instalado uma, corta aqui, corta ali (custos) e acabou ficando por aí... Mas é que elas são muitas.

E aquela menorzinha, o nosso módulo básico, era uma variação. Eles acharam que ficava muito caro, aí joga fora e inventaram essa que está na Consolação, arremedo. Que era exatamente o que a gente não queria, por que ela fecha a rua...

E os caras fizeram e quando a gente foi ver já tava pronto, como foi feito também alguns arremedos de experiência para diminuir custo. Em frente ao Hospital Osvaldo Cruz, se você passar lá na 13 de maio tem uma estação que é diferente, que eles fizeram com telha ondulada. Acabou virando um ponto de táxi aquilo...

Os caras fizeram e um dia a gente passou e... Imagina! Passando na rua e de repente olha: 'O que é aquilo?!?' Fizeram para teste, mas sem consultar a gente, sem nada... Essas coisas..

Bellini:  
A prefeitura contratou de vocês o projeto básico...

Corbucci:  
Contratou, a gente ganhou o concurso e contratou, foi um projeto executivo, a gente desenvolveu o projeto inteirinho.

Bellini:  
Então tinha todos os detalhes, todas as especificações...

Corbucci:  
Todos, eu acho que era umas 30 – 40 folhas de desenho. Tudo; a gente detalhou tudo.

Bellini:  
E na execução cada firma deturpou de um jeito.

Corbucci:  
Eu pego o projeto e te mostro. Fizeram um protótipo em madeira e colocamos ali na frente do Municipal...

Bellini:  
O Protótipo em escala real? Eu me lembro daquele... Era um protótipo!

Corbucci: Que tinha um monte de defeito, que era um protótipo... Foi tirado, era um protótipo, colocado na rua para testar...

Bellini:  
Vocês modelaram antes em escalas menores? Digital?

Corbucci:  
Fizemos maquetinha, maquete eletrônica, depois eu te mostro todas as, essas variações. A Metasa foi escolhida como a 1º empresa, que é uma metaleira acho que do Rio Grande do Sul... E a partir do nosso projeto eles começaram a montar os primeiros protótipos e se fossem todos continuados com a mesma empresa, ou com duas grandes seria legal. O problema é que começou a passar para serralheiro fazer, enquanto era a Metasa a gente foi várias vezes na indústria acompanhou todo o processo.

Quando foi feito o protótipo, a gente pensou em fazer em estrutura metálica e carenagem, chapas, colocadas - não parece, mas ele tem uma sofisticação muito grande. Por exemplo, num plano inclinado, ele tem esse desenho: a água de chuva cai e ele tem um caimento, às vezes ele é meio bicudo aqui em cima, porque a gente projetou de um jeito que até uma graduação de inclinação da rua, a água de chuva cai aqui (mostra caimento em duas águas) e uma calha interna, um condutor para a água não ficar caindo na cabeça das pessoas. Tem todo um sistema de placas aqui em cima com isolamento termo-acústico que... Só um minutinho.

(atende ao telefone)

Então, ele tem um nível de sofisticação. A sobrecarga foi calculada, a estrutura é super esbelta. Se você pega o desenho - é uma linha na verdade - ela foi calculada para que se em final de campeonato, time de futebol resolve subir em cima para festejar, ela agüenta... Foram projetadas defensas aqui na frente, se algum veículo desgovernado ou até um ônibus bater a defesa segura...

Bellini:  
Eu lembro a forma dela, é tão matemático esse formato, bonito. E tudo isso foi calculado?

Corbucci:  
Calculado, tem lugar até que não puseram, é uma vergonha. Vê que bater nela ela segura a própria estrutura dela em cunho, aquela curva ela também segura uma pancada, ela pode até deformar, mas ela não desmonta. A gente se deteve muito no projeto, em detalhes, tem aqui uma câmera de CFTV, que monitora todo o esquema...

Bellini:  
Como é que a exigência desse equipamento? Tem a câmera, o painel informativo da SPTrans...

Corbucci:

No próprio edital eles já pediam essas coisas, mas isso no concurso foi previsto. Mas isso (foi desenvolvido) nas reuniões com o pessoal da SPTrans, o DSV, e a Secretaria de Transportes foram várias reuniões.

Bellini:

Do pessoal específico da SPTrans; eles trabalharam no projeto? Com quem trabalharam lá dentro? Pontos e abrigos (um setor específico da SPTrans) ?

Corbucci:

Foi o pessoal de projeto, era um arquiteto, era o Pedro, basicamente, e tinha outras pessoas; mudavam muito as pessoas lá dentro durante o projeto... O que complicava muito, porque informações eram conversadas e aí a pessoa saía, outro começa a conversar, era um caos fazer isso.

Mas é muito sofisticado, o próprio desenho do mobiliário urbano interno, banco, o apoio glúteo, que era uma coisa que a gente gostou de ver fora e não tinha ninguém que fizesse aqui. A gente teve que fazer o desenho todo, e na hora da execução acabou botando uma chapa em cima. Acabou virando um banco mal feito, essas coisas se perdem...

A gente combinou de cancelarem a menor e fazer uma que os caras tiveram na cabeça deles e botaram no meio (sobre o abrigo menor). Então, depois de muitos revés a gente não quebrava não, já tinha feito projeto mas a gente ainda intervia, a gente falava, dava uma consultoria, mexia...

Bellini:

Mas isso informalmente?

Corbucci:

Já tinha acabado o projeto, isso era informalmente, era pura cortiça do processo...

Bellini:

Houve um concurso, foi uma chamada de escritórios? O professor Bezerra falou que foi uma das coisas mais esquisitas da vida dele, que já viu 'carta convite', mas 'telefonema convite', nunca... Falou que um dia ele atendeu ao telefone e chamaram para o concurso...

Corbucci:

É, pra nós eles mandaram uma carta. Os critérios de como foram selecionados eu nem imagino...

Bellini:

E a participação de vocês se encerrou na entrega do projeto? Vocês entregaram o projeto executivo e ponto final. O resto foi gentileza de vocês?

Corbucci:

Ah é!. Não tinha hora técnica nem nada, a gente foi várias vezes na indústria fazer várias reuniões, tudo a nosso custo. Porque a gente queria que ficasse o melhor possível.

Inclusive quando foi feito o 1º protótipo, já em escala industrial, já tinha sido implantado no começo da (Avenida) 09 de julho umas duas ou três, começou a ficar muito caro por causa dessas carenagens. A gente reviu o projeto inteirinho e invés da carenagem, chapas dobradas, encaixadas, amassava uma podia substituir, era uma estrutura soldada que já tinha forma, uma estrutura mais simples para barateamento. Ficou só a estrutura mesmo, o desenho ficou o mesmo, aparentemente ela é muito parecida, mas se você olha as primeiras da 09 de julho...

Bellini:

As melhores então são aquelas do começo da 9 de julho, Terminal Bandeira pra cá?

Corbucci:

Eu nem sei se são as melhores, porque também a outra também não ficou ruim, foi simplificada a grelha, tinha uma luminária e uma grelha por cima uma dobradiça que você podia abrir, tirava a luminária para trocar a lâmpada. E foi feito um forro em chapa soldada que ficava mais barato, e que protegia porque o pessoal fazia muita depredação. Então foi simplificado mas não perderam a qualidade, mas se você ver as primeiras são um pouco diferentes, são mais sofisticadas.

Bellini:

Como é um elemento muito grande, teve um protótipo em madeira e depois do protótipo em metal já teve modificações?

Corbucci:

Depois do protótipo em metal começou a produção em serie. Foram feitas umas 5, e depois dessas o pessoal da SPTrans falou: 'ó, não dá, é muito caro, tem que diminuir'. A gente pegou e reviu o projeto inteirinho, praticamente.

Bellini: Quanto custava, desenhado, executado e implantado? Você tem dimensão? Vocês fizeram o desenho de um equipamento típico, a implantação era por conta da SPTrans?

Corbucci:

Você acredita que a gente nunca viu, nunca foi passado pra nós o preço de custo? Eles só falavam que era caro e abaixava, não me recordo disso...

A execução, a SPTrans pulverizou para um monte de escritórios, o que eu te falei: alguns de bom senso ligavam pra gente e falavam: 'posso até aí para a gente conversar?'. E a gente conversava e tem gente que fez de qualquer jeito...

Bellini:

O projeto da implantação, a execução do ponto e a instalação do ponto a SPTrans pulverizou?

Corbucci:

Exatamente. Inclusive na Rebouças, em frente ao Hospital das Clínicas tem um absurdo. Erraram a implantação: olhando de cima, você tem uma aqui e você tem outra aqui (sempre defasadas, separadas). Não existe isso na nossa concepção (os abrigos conectados), elas sempre tinham uma distância entre uma e outra, e isso aqui é coisa de cara que ferrou a fundação, e aí não tinha como fazer nada com um bloco de fundação muito grande, são poucos mas são muito grandes e não dava pra mudar mais....

Então ficaram juntas, causando uma coisa muito estranha. Depois inventaram uns troços que vira uma escada e liga nela sem o menor critério, lá em frente ao shopping Eldorado os caras fizeram essa coisa aqui, lá na Consolação tem uma saidinha com outra cobertura que não tem nada haver com o ponto. Custava chamar a gente e falar: 'ó, pensa em uma ligação, qualquer coisa' sabe?

Bellini:

Você acha que está ligado também por que mudou a gestão?

Corbucci:

Isso aí (as modificações) não é da gestão da Marta, mudou a gestão não, porque aí agora quando mudou a gestão eles pararam, eles não fizeram mais nada.

Bellini:

Eu escutei uma historia que com a mudança de gestão ia mudar a cor do ponto, escutei também que o ponto está delimitado por contrato a ser vermelho.

Corbucci:

Acabou ficando vermelho, a gente fez várias cores na apresentação, tinha um que até prata que era interessante e tinha um preto, um amarelo e também e ficou vermelho. Eu não sei por que ficou vermelho mas eu acho que ficou bom vermelho também. É uma cor interessante e eu não sei se está no contrato. E também tem um monte de folclore, né?

Agora se pintar de azul, tinham pontos que eram azuis, porque cada ônibus, cada região da cidade tem uma cor, os pontos também eram para ser com a mesma cor. Depois ficou vermelho, e não tem o menor problema, podia pintar de cor-de-rosa se quiser, tinha é que continuar a fazer.

Porque no fim muda, tem outras coisas: um trecho ia ter uma reurbanização por um outro arquiteto e o cara falou: 'ah, não, eu acho aquilo muito feio e eu quero fazer uma minha'. Tem essas baixarias também... Eles já tinham feito uma outra anterior, naquela parte da zona norte, ali era feito em aço inox. Aquelas ficaram muito caras, elas eram quadradas em chapa de aço inox, tinha um desperdício de material muito grande e também eles não fizeram nunca mais. E vai ficando assim um pout-porri de coisas e não consegue nunca ordenar...

Bellini:

Como é que você acha que foi essa eleição, pelo que sei foi a prefeita a eleger os projetos..

Corbucci:

Não, não foi... Aliás eu achei que o processo de escolha foi muito interessante. Nosso escritório participa de muito concurso de arquitetura, e a gente recentemente teve uma experiência dramática, num concurso da Petrobras em Vitória. A gente ficou em terceiro lugar e o conjunto de arquitetos do Brasil inteiro viu que era uma carta marcada que acabou ganhando. Então tem concursos que apesar de ter um júri constituído um sigilo, os resultados são muito estranhos.

Nesse eu achei na verdade que seria impossível: cada equipe teria que fazer uma prancha, três pranchas no formato A3, escolheram um dia e todo mundo levou no gabinete da Marta. Mas tinha um júri lá, que era o Jorge Willheim, tinha o cara do departamento de transportes, todos os técnicos e o júri constituído que estava todo sentado na mesa. E você tinha que chegar lá e eu nunca tinha participado de uma concorrência assim, e eu acho muito legal o concurso que você apresenta o teu projeto.

Então chegou-se lá, tinha uma mesa enorme, era no gabinete e a Marta tava lá, mas ela tava ouvindo. Claro, apresentou as pessoas e falou e, ela estava lá como representante da prefeitura. Mas não foi ela que escolheu, longe disso. Inclusive a escolha nem foi no dia, demorou quase dois meses para sair o resultado, deve ter rolado muita água nos bastidores e a gente nem imagina.

Mas foi muito interessante, porque foi feito um sorteio e cada equipe pegou um numero e botaram dentro de um copinho e chacoalhou entre os próprios concorrentes mesmo, entre a gente. É porque tinham 6 participantes e aí o cara da banca: 'quem começa?'. Alguém da prefeitura falou: 'faz um sorteio'.

Botou lá o nome de todo mundo, tirou e deu o resultado. A gente acabou ficando por último, casualmente, como podia ficar pelo primeiro e acho que o primeiro foi o Cauduro. Cada um, por essa ordem, apresentava as pranchas e o projeto. Até na época a gente perguntou: 'Não pode ser powerpoint?' Não, era uma coisa de prancha mesmo.

Isso foi fixado e até foram feitas algumas reuniões para se ver como apresentava a partir da entrega do edital. E essa entrega acabou entre os próprios concorrentes que definiu-se que a coisa mais simples era fazer três pranchas e apresentar, e não ia ter projeção nem nada, como se fosse um concurso mesmo.

Bellini:

E teve interferência dos juizes e da prefeita, ou não?

Corbucci:

Não, isso foi entre os cinco, a gente só levava isso para a reunião e falava: 'olha a gente achou que era melhor entregar assim'.

Bellini:

Teve uma previa dos 6 escritórios, vamos apresentar assim, vamos montar 'assim, assado' ou não?

Corbucci:

Não, só a maneira de apresentação. Foi feito tudo muito rápido, e a própria SPTrans também não tinha muito expertise de fazer concurso. Ela chegou para os 6 e falou: 'olha, vocês podem definir a maneira que vocês querem apresentar, vamos marcar uma data'. A gente fez uma reunião entre os 6 e falou: 'ah, vamos fazer em A4'. Foi uma coisa feita em e-mail primeiro, depois o pessoal se reuniu para bater o martelo, levou isso para a SPTrans e eles aceitaram.

Então quem definiu a maneira de apresentar, depois eu vi que teve reclamação dos próprios participantes, mas eles mesmos definiram aquilo. Quem mais decidia as coisas era a equipe do Rui Ohtake, que tinha uma experiência: 'vamos fazer desse jeito, vamos fazer daquele jeito'.

E a apresentação foi feita assim, cada um apresentava o seu trabalho, e foi muito divertido por que todas as equipes fizeram um Barcelona aprimorado. Todas as equipes, com exceção ao Piratininga que fez uma coisa meio parecida com a nossa, só que era reto, mas a maioria dos outros entendeu o módulo como sendo 'um módulo' e tinha uma coberturinha e um suporte. E isso ia sendo colocado e justapondo cada um deles até fazer os 40m mas era um módulo básico seja ele ou reto ou escalonado, era esse módulo, entenderam um módulo como um módulo para ser reproduzido...

Bellini:

Isolado, um bloco.



Corbucci:

Por exemplo, o do Bruno Padovano era uma folha, um negócio meio ecológico. O Rui Ohtake fez uma chapa toda perfurada, que até a gente brincou que era um queijo suíço para compor com a melancia, uma placa toda amarela com uns buracos. Do Roberto Aflalo era um ponto super sofisticado, muito bem desenhado, mas era um Barcelona. O Cauduro fez umas estruturas, um negócio amarelo também. Todos eles iam apresentando e todos eles eram parecidos. E eu com o meu debaixo do braço: 'puxa, a gente fez uma coisa que era diferente' ...

Bellini:

É outro paradigma, rompeu o propósito.

Corbucci:

Ou leva ou perde! E como eu fiquei por último, também, por isso que eu acho que é legal você poder apresentar o seu projeto, você vai vendo e montando o seu discurso. Como a gente apresentou por último, antes de mostrar o projeto deixei ele em cima da mesa e falei: 'a gente fez uma estação transferência, a gente não fez um ponto de ônibus', que você defende o teu peixe né?

E comecei a falar e não mostrava o projeto, e o pessoal começou a ficar incomodado e falou: 'mostra'. E quando a gente mostrou, realmente entre os concorrentes todo mundo falou: 'Humm, é diferente'. Aí a gente pensou: ou tá dentro ou tá completamente fora. Ficamos dois meses na angústia até decidirem.

Bellini:

Quanto tempo de ponta a ponta? Desde a chamada, o edital até a entrega?

Corbucci:

Só o edital demorou uns 2 meses até apresentar alguma coisa, porque você nunca tinha prazo - envolvia prefeito. Até sair, e depois quando saiu ficou mais uns 2 meses até resolver, e quando resolveu, cerca de 6 meses de projeto até começar a fabricar. Foi quase um ano, demorou bastante, mas foi um processo que eu achei maravilhoso desenvolver uma coisa primeiro de mobiliário urbano e depois que tivesse uma concepção de um projeto modular e que seria desenvolvido em escala industrial.

A briga nossa era se aquilo fosse desenvolvido em escala industrial, pegava uma montadora, que nem carro, e fazia aquilo em série. O custo daquilo era muito barato, o problema é que pela lei 8666 acabavam licitando em lotes,

e cada construtora contratava o seu próprio metaleiro. A coisa sai cara, porque cada um pega uma coisa dessa pra fazer, tem que analisar o projeto inteiro e achar uma maneira de como vai fazer executar. Sei lá, 100, 50. É claro, fica diferente, uma coisa é fazer mil, depois você começa a produzir aquilo em escala, monta tudo e o custo cai pela metade...

Bellini:

E aí na queda de gestão muda tudo; a gestão A não vai usar o sistema B né?

Corbucci:

A mudança de gestão parou tudo, eles não fizeram mais nenhum, que eu saiba. Nada. Estava ligando algumas pessoas: 'ah, nós estamos fazendo implantação, para vocês mandarem o projeto, não sei o que'. Nós falávamos: 'o projeto está com a SPTrans'. As pessoas sumiam e eu não vi mais. Eu sei que tem lá na Robert Kennedy naquela região lá da na zona sul...

Bellini:

Sim, quando eu estava na Prefeitura, trabalhava um pouco na SPTrans. Eu fui até Guarapiranga, Rio Bonito e tem alguns pontos isolados. Alguns deram mais certo, alguns mais errados. Tem um, Rio Bonito, alguma coisa assim, que a sapata não esta a nível do solo, está a 30cm para fora, eu olhei e falei: 'uéééé'.

Corbucci:

Isso por que a fiscalização é ruim. Essa da 09 de julho, a gente ainda via porque está perto e eram as primeiras. A gente ia todo fim de semana lá na obra porque é nosso. Conhecemos o engenheiro da obra, a construtora, e a gente falava: 'não é assim, mexe ali', aquelas coisas...

Bellini:

Vocês conseguiram interferir na implantação? Essas primeiras, da 09 de julho, as peças vinham pronta da fabrica e era só parafusar?

Corbucci:

Ah, ajustou alguma coisa, eles estavam fazendo muita coisa errada lá. Vinham da fábrica e eles faziam uma pré-montagem: montavam inteirinha e desmontavam.

Vinha para a obra, faziam todas as fundações e preparavam todo o piso. Quando ela chegava, era um processo que demorava uma semana para montar, nem isso: era muito rápido. Uma semana, porque montada a estrutura você tinha que montar a parte de cima, botar a lâ de vidro, tinha toda a instalação de fiação e iluminação, tubulação de água pluvial, essas coisas. Dava o retoque de pintura e botava todos os equipamentos: guarda-corpo, banco... Os leds, algumas unidades e em outras eles não puseram leds também.

Bellini:

O pessoal levava o led embora também?

Corbucci:

Não, o led era concretado no chão.

Bellini:

O que eu ouvi falar é que levava a parte de alumínio, que interessava. Onde o led estava inserido. No Eldorado, por exemplo, é uma placa que tem o led embutido...

Corbucci:

E tiveram também as variantes. Porque era uma pecinha que você embutia no próprio, e isso não era estética de nada, isso era por causa da possibilidade. Porque muitos usuários têm dificuldades na visão, têm grau de visão 5%, 10%. Eles são praticamente cegos, mas eles vêem uma linha de luz no chão.

Quando foi feito os primeiros na 09 de julho, era uma luminária na rua! Mudou a cara da noite, aquilo era uma coisa que garantia segurança para quem tava lá por que era muito iluminado, porque ele irradiava, era um ponto de segurança.

Aí começaram a cortar pela metade as luminárias, e tiraram as luminárias. Queimavam e não trocavam. Tem uns que estão apagados, que o pessoal rouba cabos... A manutenção é muito precária.

Outro dia, eu passei ali na Rebouças com a Faria Lima; tinha um que estava caindo aos pedaços. Eles deram uma pintada; pelo menos eles pintaram, porque também para pintar um negócio desse você gasta quanto? Não tem nada, a área de pintura é ridícula, dois, três galões de tinta você pinta aquele negócio. As adesivagens você faz em PVC.

Bellini:

As adesivagens o pessoal sempre leva, mas eu acho que está durando bastante. Com aquele fluxo...

Corbucci:

É, pelas ruas que eu passei o grau de depredação é muito pouco. Aquele acrílico que tem, alguns estão riscados, mas a maioria se mantém. Os da 09 de julho estão muito bem cuidados, eu não sei se é cuidado ou que resistiu. O grau de depredação é muito baixo, por ser um equipamento daquele tamanho que fica ao ar livre, deixa lá...

Com aquele fluxo! Aquilo lá, se você passa 6h da tarde ali é lotado de gente, lotado de gente!

Bellini:

Tem gente pra fora do abrigo...

Corbucci:

Tem gente pra fora! Aí me encheram, falaram que era muito alto e que quando chovia, molhava! Ora! A 09 de julho tinha um canteiro de um metro e meio, imagina! Acho que eram dois metros...

E foram feitos dois tamanhos, não só no sentido longitudinal que ela podia se reproduzir, ela podia se reproduzir também no sentido transversal. Tinha um módulo de 1,60m, um módulo de acho que era 1,60 e 3,60m. Era essa a diferença da 09 de julho para as peças da Rebouças, elas são mais largas.

Aquilo era muito estreito... Tem quem ter até uma altura mínima, até porque tinha um caimento para as águas pluviais. O teste de chuva, claro: uma tempestade, como em qualquer ponto de ônibus você não vai poder se abrigar embaixo, por que você se molha, respinga.

Bellini:

Era um abrigo, uma coisa singela.

Corbucci:  
Exatamente, é um abrigo não é uma grande cobertura.

Bellini:  
Como vocês partiram desse principio de se encaixar na via? A questão do desenvolvimento e do usuário. Por exemplo, metal: esse desenho sugeriu metal, vocês já trabalham com metal?

Corbucci:  
Isso foi determinado pela SPTrans, os locais... O desenho sugeriu metal, que dava leveza, sem dúvida a gente sempre trabalhou com estrutura metálica...

Bellini:  
Por exemplo, se alguém fizesse um cálculo bacana em concreto armado...

Corbucci:  
Uma das construtoras queria fazer aquilo com concreto armado mas, aquilo lá não funcionava pela quantidade de apoios que tem... A quantidade de apoios, porque tem um, dois, três, quatro, cinco apoios em 40 metros! Sendo que esses aqui da extremidade eram os apoios maiores.

Bellini:  
Vocês já trabalhavam com metal? Vocês tinham know how em metal?

Corbucci:  
Todas as empresas que foram chamadas trabalhavam com metal no mobiliário urbano. A gente sempre fez muita coisa em metal

Dentro aqui tem um monte de coisa passando: tem um forro aqui... Então o metal acabou, logo no começo das discussões nossas quando a gente tava fazendo a proposta, já era o metal, do metal partiu. Tanto que a gente chamou um calculista em estrutura metálica para dar uma consulta para a gente, dimensão, essas coisas.

Bellini:  
E aí é o que você falou a prototipagem começou em...

Corbucci:  
Maquete eletrônica, basicamente. Exige um cálculo sofisticado, porque ela tem uma sobrecarga muito grande, pode subir um time inteiro - a gente

considerou muitas pessoas em cima - e impacto frontal. Porque ela não pode desmontar; imagine um troço desse? Bate e simplesmente cai tudo.

Bellini:  
Eu já escutei relatos, o pessoal chama de ponto Mário Covas, é o...

Corbucci:  
Sim, que caiu em cima de um monte de gente, aquele de concreto. Eu sei que tinha, tem ainda na Santo Amaro...

Bellini:  
É, aquele com dois braços de concreto. Tem em um monte de lugares. Só que tem dois suportes: bateu, caiu. Mas o parâmetro dele é outro, é uma pequena implantação feita aos montes. Não estou dizendo se é certo ou errado...

Corbucci:  
Mais barato e rápido.

Bellini:  
Ele parte de outro principio.

Corbucci:  
É, este é uma coisa mais elaborada!

Bellini:  
E como foi a questão do usuário? Você falou que foi delimitada pela SPTrans: quantidade, acesso... Não apenas em relação ao usuário, por exemplo: tá no meio da via e não tem como reduzir custo?

Corbucci:  
Quantidade de local, os locais, a quantidade que ia ter... Não, isso daí eles falaram que tinha que ter um conforto, mas eles não especificaram o que ia ter. A gente que chegou a esse grau de sofisticação de ter isolamento acústico... É claro que isso também foi consolidando com as reuniões, com o Pedro, com o pessoal...

Bellini:

Em cima tem isolamento acústico? O acústico só vai funcionar na chuva e olhe lá.

Corbucci:

Isolamento termo acústico, exatamente para não ter aquele barulho de pancada, tem um no lado de dentro. Em cima tem uma tinta cerâmica, que por ter uma camada grossa, ela tem um isolamento acústico e ela segura um calor, a incidência térmica.

Bellini:

No desenvolvimento desses detalhes vocês chegaram a ter que desenvolver um material específico? Por exemplo, essa pintura dessa cobertura?

Corbucci:

É; consultoria de tudo isso, consultoria de impermeabilização. Isso a gente conversou com os fabricantes de tinta. Tem tinta industrial, acho que foi até da Sumaré que fez isso.

Bellini:

Nada muito excepcional?

Corbucci:

Não, todo mundo fabrica isso, tem no mercado - a gente trabalha com projeto industrial também - então a gente tem um conhecimento global.

Ele é um equipamento urbano, mas na realidade ele é um prédio, ele é uma edificação: tem fundação, impermeabilização, instalação elétrica, hidráulica, iluminação, calha, tem tudo, é uma edificação.

Bellini:

A questão da propaganda foi citada? Dentro, nos pontos, como tem o Barcelona. Ou não poderia ter de jeito nenhum?

Corbucci:

Ah, desde o início o edital colocava que não era para ter propaganda, era uma iniciativa da prefeitura não ter propaganda, iam ter painéis onde você tinha Informativos de itinerário.

Mas não ia ter propaganda nenhuma, me parece que agora o pessoal tá pensando em mudar a coisa... Mas a idéia era quebrar um pouquinho... Porque o Barcelona é assim, ele é meio que doado para a prefeitura e uma empresa administra, porque ela vem e vende a propaganda...

Bellini:

Vocês pegaram experiência? Como vocês fizeram teoricamente: viram outros pontos, referência de algum outro trabalho?

Corbucci:

Como a gente trabalha muito a nível Brasil, a gente tem um cliente, o Bamberg. A gente trabalha no Brasil inteiro para ele. Eu, no começo do concurso, viajava muito; eu vi pontos de ônibus no Brasil inteiro, e tinha coisas divertidas!

Em Brasília até depois a gente viu isso, tem um ponto de ônibus que é em concreto e que tem uma forma que é até muito parecido com a nossa. Ele é mais redondão, não tem essa sutileza. É uma peça de concreto, a gente viu isso depois. Porque você começa a trabalhar com a coisa, e você começa a ver! E em todo o lugar que vai, você fica olhando!

Por exemplo, em Salvador, os pontos de ônibus são JCDecaux, tudo em vidro, aço inox, deve custar um absurdo de caro aquilo, sofisticadíssimo. Eu não entendo tanto vidro num local que nem Salvador, que o nível do sol é muito grande. Aquele é um projeto francês, que foi feito na Europa e que foi colocado lá. É bonito, mas eu não sei se funciona muito, porque não tem nenhum isolamento...

Bellini:

Vocês tinham um custo inicial de uma peça? De implantação, eu entendo que foi pra fora (o projeto da implantação), mas da peça? Vocês já tinha uma quantificação?

Corbucci:

A questão de custo é uma coisa que... Não tenho esse valor, assim de pronto eu não tenho, mas eu não tenho na cabeça. Agora os custos eles atendiam as planilhas que os caras tinham, tinham feito: o primeiro extrapolou um pouco, por isso foi feito uma revisão e simplificou-se. Chegou num valor que eles estavam querendo e começaram a aplicar.

Mas sem dúvida a questão básica era a produção seriada, se aquilo tivesse uma produção. A gente não concorda com isso, deram para serralheiro fazer, serralheiro de um quatinho que faz guarda corpo, portão...

É ridículo! Uma coisa que precisava ter uma indústria. A Metasa foi umas das que a gente viu, e outras basicamente no sul, que tem empresas grandes. E aqui no interior também de São Paulo tem, que teriam condições de fazer isso em escala industrial. A partir de um protótipo feito, isso em escala industrial, diminui muito você fazer alguma e fazer mil. Não rolou...

Bellini:

Conflitos jurídicos não chegou a ter né? Com concessionárias ou com outro setor da prefeitura. Questões de propaganda não tinha?

Corbucci:

Não. Pra gente não chegava, mas deve ter tido um monte de briga, tiveram algumas dúvidas da SPTrans com o DSV, é DSV que fala? Eu sempre confundo.

Bellini:

Tem DSV, CET, SPTrans...

Corbucci:

Ah não! É CET, desculpa. Porque eles tinham interface, dominavam um espaço físico do chão: uma cuidava de infra-estrutura, outra cuidava de... Então aí tinha seus burburinhos.

Bellini:

A questão de informações da SPTrans vocês não interferiram? Tem o painel, e uma entrada para a câmera e o display de informações.

Corbucci:

É, eles pediam as coisas e a gente resolvia o projeto e apresentava para eles.

Bellini:

Mas aí quem ligava eram eles, o sistema todo deles?

Corbucci:

Sim, Ah, as instalações. A gente tinha o consultor de hidráulica que fez a tubulação de água pluvial, tinha um consultor de elétrica que fez toda a

tubulação interna, mas a fiação... Tinha uma câmera que você compra no mercado que a gente fez foi um detalhe em preto, em acrílico preto que atrás tinha a câmera.

Bellini:

Isso era peça deles? Eles tem que reenviar essa informação, receber essa informação de algum lugar...

Corbucci:

Eles já estavam implantando uma rede de lógica para interligar, por que não tem isso... Tanto que tem alguns que tem um painel, que, além da câmera, um painel informativo que passa todas as linhas atrasadas e que funciona....

Bellini:

...que às vezes funciona, às vezes não funciona.

Corbucci:

...que às vezes funciona, porque tem uma rede de setores interligados. Essa rede foi feita num trecho, teve trecho que não foi feito, mas desde o começo estava solicitado, foi feito no custo, deixa eu pegar o projeto que eu te mostro no projeto...

Bellini:

Você falou que, na prototipagem, nas maquetes, vocês acharam uma serie de coisas a serem corrigidas - essa é a função do protótipo. O que você acharam de mais relevante, ou eram pequenos detalhes?

Corbucci:

As carenagens que a gente tinha especificado nas primeiras, a gente reviu todas elas por uma questão de custo. As demais, eram coisa irrelevante. No projeto o pessoal errou, algumas foram feitas com defeito de fabricação da Metasa, a gente fez o projeto e outra firma fez o projeto de implantação e a Metasa fez o projeto de fabricação. É muito sofisticada, só para você ver a estrutura... Mas tudo isso aqui a gente já entregou pra eles resolvido, tudo foi pensado, a gente desenhou e o calculista fez.

Bellini:  
Interessante. Isso é por cima?

Corbucci:  
É, intertravamento em cima, sobrecarga. Mas tudo isso daqui a gente desenhou e tinha uma viga de travamento aqui embaixo que virava o suporte do painel de informações. Tudo isso foi pensado e resolvido pelo calculista de estrutura, chamado Ernesto Carnotti.. Depois eu te mostro.

Bellini:  
Já tem dois ou três anos de projeto executado e implantado?

Corbucci:  
Já, quase isso, ou mais.

Bellini:  
O que vocês acham que foi bom, foi ruim, o que é que mudaria e o que vocês acertaram na mosca? É uma opinião, não tem caráter técnico... Teve a revisão dos custos...

Corbucci:  
Acho que o que deu errado foi não ter tido continuidade. A gente não mudaria nada, queria ver tudo instalado. Quando a gente ganhou o concurso a gente ficou sonhando...

A revisão dos custos foi durante o processo. Depois de três anos eu ainda passo pela rua e acho que é um grande barato.

Bellini:  
Você acha que frente os outros escritórios, excelentes profissionais, mas...

Corbucci:  
Não, eu não faço esse tipo de comparação, cada um tem uma...

Ah, aqui é instalação hidráulica, olha só o nível de sofisticação da instalação hidráulica: tem a calha aqui e tem uma tubulação de cobre que jogava no meio fio...

Bellini:  
De cobre lá dentro?

Corbucci:  
É, para não estragar nunca. E como é muito pouco, é um tubinho que essa curva, e se fizesse em aço galvanizado não duraria nada. A gente optou por

ser cobre porque era pequeno, e não podem descobrir que aqui é cobre porque senão vão desmontar a estação para roubar o cobre!

Bellini:  
É isso que eu fiquei pensando, ninguém sabe!

Corbucci:  
Ninguém sabe, tá embutido. Ela pega da calha, leva pela curva e despeja num tubinho no meio-fio. Na guia tem um furinho que a água sai por ali.

Bellini:  
Você falou de roubo, hoje você sente alguma coisa de depredação?

Corbucci:  
O que eu vejo é muito pouco. A opção de usar o acrílico na fachada... Não sei como esta a assessoria de projeto, mas a gente fez todo o detalhamento do mobiliário.

Bellini:  
Isso aí é o banco e o suporte glúteo? Tá muito bem detalhado.

Corbucci:  
É o suporte glúteo o apoio glúteo. A gente fez todo o detalhamento. Tinha umas 40 – 50 folhas.

Bellini:  
Esse banco, esse suporte vocês partiram do protótipo ou vocês já tinham essas dimensões e já caiu no desenho? Por que o apoio glúteo eu nunca tinha visto até então. Ou começou na mão: 'experimenta assim'?

Corbucci:  
As dimensões, as alturas, é a ergonomia que indica. Nasceu de ver, de olhar coisas que foram feitas, visualmente. E a gente fez um no escritório, meio de teste.

Tem o projeto de desenho técnico e teve todo um cálculo de desenho técnico para ter uma base que faria aquela diferença. Não foi uma coisa que foi feito tudo chutado, foi super calculado, inclusive nas duas entradas tinha.

Ela é estação porquê? Porque você entra pelas pontas e sai pelo meio, não é um abrigo certo?

Bellini:

Mas nesse sentido de operação... Por exemplo: tem luz demais - eu não acho, mas vai ter um custo de manutenção. Vocês não chegaram nesse ponto da operação em si.

Corbucci:

Manutenção é uma coisa muito sensível, geralmente é uma coisa pública. A questão era o que isso ia ser numa rua que necessariamente é mal iluminada. Por uma questão de segurança, que acho que é uma coisa principal para a gente ver na cidade de São Paulo, a segurança que isso traz por ser um objeto iluminado!

Imagina isso, se na 09 de julho que ainda é bem iluminada, imagina isso nas periferias como Robert Kennedy, Rio Bonito, é uma maravilha aquilo! Os subúrbios daí né, tem alguma iluminação a mais... Aqui tinha a pecinha que era uma dobradiça, tinha um um parafuso para poder trocá-la, dentro de uma luminária normal e você tirava tudo...

Tinha um orelhão pequenininho, o 'orelhinha', que não foi feito, as defensas, toda a chaparia que era estilizada. Tinha esse nível de detalhamento.

Quando foi feita a carenagem tudo eram peças moldadas dobradas parafusadas. E a gente pensou de um jeito que podia trocar essas peças, onde ia tubulação, todos esses encaixes a gente desenhou todos eles. A gente estudou tudo isso, o calculista colocava nas peças dele as grelhas onde tinha iluminação, aqui a chapa perfurada, e tudo, nos primeiros a indústria construiu todos os detalhes

Tinha peça de ajuste, de arremate para não dar vazamento. A questão do vazamento, dessa cobertura em cima ela tinha tipo um clip em cima, para proteger, que a água acabava escorrendo lateralmente e caía na calha. Se você quiser leva um CD

Bellini:

É um projeto restrito por contrato? Levaram isso adiante ou ninguém mais chamou, tinha uma cláusula que só poderia ser aplicada em São Paulo?

Corbucci:

Não, foi só um. Um representante de uma prefeitura chamou a gente e a

gente deu um orçamento. Ele nunca mais ligou, porque achava que não custava nada, é aquelas coisas da nossa profissão. Nunca mais ninguém chamou é a maneira como a gente detalha projeto aqui no escritório, a gente só faz projetos grandes.

Bellini:

O que é isso aqui, que segura a placa de acrílico?

Corbucci:

Isso aqui é uma fita.

Bellini:

O pessoal de 'pontos e abrigos' da SPTrans sempre pergunta: 'pô, tem que pôr um parafuso aí, porque o negócio tá caindo!' Não estou dizendo que era certo ou não.

Corbucci:

Isso era uma coisa da 3M, que era uma fita adesiva da 3M, prevista para colar e só tirar se quebrar o negócio. Mas parece que colocaram um Durex lá dupla face e o negócio caiu..

Todas as peças tinham um parafuso e tinham uma arruela atarraxante, e umas fixas que protegiam. Por isso eu falo de carenagem. Isso deu muito trabalho, e depois na revisão a gente viu.

Bellini:

A Metasa; você falou de uma questão de volume, se tivesse volume o suficiente...

Corbucci:

Sim, é que nem carro estampado: todas as peças eram detalhadas, as calhas a gente tinha que estudar um jeito de fazer ela com um furos oblongos, para que ela andasse para dar o caimento, que você ajustava.. Porque em diversos níveis da rua tinha uma inclinação, e você ajustava a calha para ter uma condução. O nível de detalhamento disso aqui é de padrão europeu, porque a gente pensa: 'puxa, eu vou fazer um negócio com mil e duzentas repetições'. O detalhamento

e o nível de soluções é fundamental... Você pega a indústria alemã, o nível de detalhamento é esse.

Bellini:

O estudo da curva, na ponta; como é que foi composto? Foi um traço, e depois?

Corbucci:

Foi um traço e a gente foi ajustando, ajustando, ajustando e até onde tinha a melhor solução.

Bellini:

Então é a mão do arquiteto, essa curva violenta aqui?

Corbucci:

Totalmente!

Bellini:

Esse é um projeto tão novo, que no começo era apenas concepção. Depois foi aprovado e estavam concorrendo com gente que já tinha feito um monte de coisa na área, e já tinham isso tudo no arquivo. Puxavam do arquivo, punham embaixo do braço e: 'vamos lá'. Vocês curtiram esse embate?

Corbucci:

É curtidão, né, cara? Você acha que nós acreditamos em algo mais? Achar alguém que pensa em ganhar dinheiro aqui, como arquiteto? É pura curtidão!

Bellini:

Tem gente que pensa...


Corbucci:

Tem gente que pensa. Mas não sei se a coisa gira desse jeito...

Diálogos de encerramento. Fim da entrevista.

## AUTORIZAÇÃO

Eu, MARCELO BARBOSA  
autorizo o uso de minha entrevista, realizada por  
Fábio Bellini, dentro de seu trabalho de  
mestrado, no dia 11 maio 2007  
para fins estritamente acadêmicos.



2007, 11 maio 07 [nome]  
[documento]  
[local, data]



## Lista de Imagens

192

Com exceção das imagens de outras fontes, com autoria indicada (e aos autores os quais agradeço), a maior parte das imagens são do acervo do próprio autor.

Imagem 1, página 14, acervo próprio. Legenda: Perspectiva do Abrigo Barbosa e Corbucci, Av Rebouças, SP.

Imagem 2, página 15, acervo próprio. Legenda: Perspectiva do Abrigo SP450. Avenida Vereador José Diniz, SP.

Imagem 3, página 17, retirado do Catálogo da exposição de iconografia, documentação, peças e equipamentos *A cidade iluminada. Tecnologia e política a serviço da Light no início do século.*; promovida pelo SESC Pompéia, 1989. Legenda: Aspecto artesanal de execução: selo metálico fundido, com brasão da República, que ornamenta os postes do centro de várias cidades brasileiras.

Imagem 4, página 18, acervo próprio. Legenda: Aspecto da manutenção de iluminação pública. Cidade Universitária, SP.

Imagem 5, página 22, acervo próprio. Legenda: A definição de mobiliário inclui esculturas... (Orla de Copacabana, RJ),...

Imagem 6, página 22, acervo próprio. Legenda: ...iluminação pública (postes característicos do bairro oriental da Liberdade, SP),...

Imagem 7, página 22, acervo próprio. Legenda: ...guarda-corpos, vasos... (Av Paulista, SP),...

Imagem 8, página 22, acervo próprio. Legenda: ...bancos públicos (disponíveis em lote privado. Av Paulista, SP),...

Imagem 9, página 22, acervo próprio. Legenda: ...bancas de jornal (centro de SP),...

Imagem 10, página 22, acervo próprio. Legenda: ...hidrante (com intervenção plástica, centro de SP), entre outros.

Imagem 11, página 23, acervo próprio. Legenda: Mobiliário urbano como testemunha da história urbana: caixa de Correio de ontem...(Av Corifeu de A. Maques, SP)...

Imagem 12, página 24, acervo próprio. Legenda: ...e de hoje. (Centro de SP).

Imagem 13, página 26, acervo próprio. Legenda: As ruas do centro de SP guardam algumas características de sua concepção colonial. R Barão de Itapetininga, centro de SP.

Imagem 14, página 27, acervo próprio. Legenda: Mobiliário como

representação de poder no espaço público. Cruzeiro católico em pedra, sobre ponte. Ouro Preto, MG.

Imagem 15, página 28, acervo Guilherme Gaensly, *Acervo do Departamento do Patrimônio Histórico da Prefeitura de São Paulo*. Legenda: A República, como o “novo poder”, modifica o ambiente urbano, que recebe seus símbolos de futuro e modernidade. Instalação dos trilhos de bonde, centro de SP.

Imagem 16, página 30, acervo do escritório Martino e Cauduro Arquitetos Associados. Legenda: Bancas de flores, Av Paulista, anos 70. Autoria do escritório Cauduro e Martino.

Imagem 17, página 30, acervo do escritório Martino e Cauduro Arquitetos Associados. Legenda: Abrigos de ônibus, Av Paulista, anos 70. Autoria do escritório Cauduro e Martino.

Imagem 18, página 31, acervo próprio. Legenda: Relógio de Nichile, também usado como instrumento de propaganda desde a década de 30. Nesta foto, já sem propaganda, em função da “Lei Cidade Limpa”. Praça Antônio Prado, centro de SP.

Imagem 19, página 32, acervo próprio. Legenda: Ocupação do calçadão por ambulantes e camelôs. Centro de SP, anos 90.

Imagem 20, página 34, acervo próprio. Legenda: Um pequeno mosaico com as tampas dos serviços de infra-estrutura instalados sob as calçadas de SP: telefonia, rede de dados, rede de esgoto, respiro de túneis, água, captação pluvial, monitoramento de lençol freático, entre outros.

Imagem 21, página 35, acervo próprio. Legenda: O conjunto instalado dos abrigos “Barcelona” é resultado de uma concessão municipal de exploração de propaganda em abrigo de ônibus, tendo como contrapartida a instalação e manutenção dos mesmos. Av Paulista, SP.

Imagem 22, página 36, acervo próprio. Legenda: Os comerciantes de algumas ruas se organizam e financiam a manutenção do espaço público. Rua Bandeira Paulista, SP.

Imagem 23, página 37, acervo próprio. Legenda: A deterioração dos serviços urbanos e do espaço público podem ser vistas como reflexo da gestão municipal.

Imagem 24, página 38, acervo do escritório Martino e Cauduro Arquitetos

Associados. Legenda: Diagnóstico da repetição e sobreposição de funções do mobiliário urbano. Escritório Cauduro e Martino.

Imagem 25, página 42, acervo próprio. Legenda: Caracterização de abuso da Permissão. Banca de Jornal na Praça da Sé, SP, já removida.

Imagem 26, página 43, acervo próprio. Legenda: Pontos de táxi são frutos de permissão público, com forte caráter de privatização do espaço coletivo. Rua Falcão Filho, SP.

Imagem 27, página 44, acervo próprio. Legenda: Mobiliário da firma internacional JCDecaux, disperso pelo mundo. O mesmo modelo instalado na Europa está instalado em Santiago, Chile.

Imagem 28, página 45, retirado da *Revista Trip*, número 69, ano 13.

Legenda: Intervenção artística não autorizada em propaganda em abrigo de ônibus. Nova Iorque, EUA.

Imagem 29, página 46, retirado do catálogo JCDecaux, do *acervo técnico da EMURB*. Legenda: Catálogo da série 'San Francisco', da firma francesa JCDecaux.

Imagem 30, página 47, acervo pessoal do arquiteto José Eduardo de Assis Lefèvre. Legenda: e

Imagem 31, página 47, acervo pessoal do arquiteto José Eduardo de Assis Lefèvre. Legenda: Abrigo vencedor de concurso em 1980, não executado.

Imagem 32, página 48, retirado do site do Escritório Manoel Coelho Arquitetura: [www.mca.com.br](http://www.mca.com.br). Legenda: A produção nacional. Abrigo de ônibus de Curitiba, PR.

Imagem 33, página 48, acervo próprio. Legenda: Concurso do IPHAN de mobiliário urbano para cidades tombadas, 2006.

Imagem 34, página 49, retirado do site sobre a arquiteta Chu Ming, e seus projetos: [www.orelhao.arq.br](http://www.orelhao.arq.br). Legenda: e

Imagem 35, página 49, retirado do site sobre a arquiteta Chu Ming, e seus projetos: [www.orelhao.arq.br](http://www.orelhao.arq.br). Legenda: Projeto e protótipo do Orelhão, da arquiteta Chu Ming Silveira.

Imagem 36, página 51, acervo próprio. Legenda: O sistema de transporte está estruturado também nos pontos e abrigos. Sob estes andaimes, montado para grandes shows e eventos públicos, há um ponto de ônibus,

que sempre é remontado. O embarque, nestas condições, se dá alguns metros adiante. Av Paulista, SP.

Imagem 37, página 52, acervo próprio. Legenda: Alguns exemplos de abrigos de ônibus: Rio de Janeiro, bairro do Botafogo, RJ, metálico, anos 2000, ...

Imagem 38, página 52, acervo próprio. Legenda: ... Salvador, BA, metálico,...

Imagem 39, página 52, acervo próprio. Legenda: ... São Bernardo, SP; concreto armado, anos 2000...

Imagem 40, página 52, acervo próprio. Legenda: ... Caxambu, MG, metálico, anos 2000...

Imagem 41, página 52, acervo pessoal da arquiteta Silvana Zioni. Legenda: ...Cuba, concreto armado, anos 2000...

Imagem 42, página 52, retirado do catálogo JCDecaux, do acervo técnico da EMURB. Legenda: ...França, metálico, anos 70.

Imagem 43, página 54, retirado do livro *Aeroporto de Congonhas, terminal de passageiros*, de Leticia Bandeira de Mello, 2006. Legenda: Outros modelos de abrigo em SP: modelo com estrutura tubular e cobertura metálica; foto recuperada de instalação no Aeroporto de Congonhas (não há remanescentes deste abrigo), anos 50;

Imagem 44, página 54, acervo próprio. Legenda: Em alvenaria, Praça João Mendes - hoje, transformado em bancas de venda de flores; original dos anos 50, centro de SP;

Imagem 45, página 54, acervo próprio. Legenda: Em aço inox, corredor Pirituba-Lapa-Centro, final da década de 90;

Imagem 46, página 54, acervo próprio. Legenda: O tradicional pontalete em madeira, também chamado de "lápiz", disperso por toda a cidade;

Imagem 47, página 54, acervo próprio. Legenda: Em argamassa armada, removido; e poste metálico de três faces, ainda em uso, Av São João,

Imagem 48, página 54, acervo próprio. Legenda: Abrigo Barcelona, instalado pela firma DMB Propaganda pelos grandes corredores na cidade, em troca de exploração de propaganda no abrigo;

Imagem 49, página 54, acervo próprio. Legenda: Em concreto armado, que equipava alguns pontos no centro e no corredor 09 de Julho, já removidos.

Imagem 50, página 56, retirado do site [www.novomilenio.com.br](http://www.novomilenio.com.br). Legenda: No

sistema de bondes, ainda não havia o “ponto físico”, um conceito que foi instalado com o aprimoramento do sistema. Na foto, a indicação da parada é aérea. Av São João, década de 60.

Imagem 51, página 57, foto do acervo do Museu dos Transportes Gaetano Ferolla. Legenda: Placa com indicação de linhas de ponto no Largo do Patriarca, anos 70.

Imagem 52, página 57, acervo próprio. Legenda: Maquete do corredor de ônibus Vila Nova Cachoeirinha/Paissandu, anos 80.

Imagem 53, página 58, acervo próprio. Legenda: Abrigo produzido pela CMTC na década de 80, e ainda hoje utilizado. Av Corifeu de A. Marques, SP.

Imagem 54, página 59, acervo próprio. Legenda: Abrigos no corredor Rio Branco, com embarque “alto”, a 120cm da via. Foram adaptados para a proposta atual do Sistema Interligado, com embarque “baixo”, a 32cm da via.

Imagem 55, página 60, retirado do site da SPTrans: [www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br). Legenda: Mapa do Sistema Interligado, com a identificação dos Terminais, e codificação da cidade em zonas e cores, que são aplicadas nos veículos e nos abrigos.

Imagem 56, página 61, retirado do site da SPTrans: [www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br). Legenda: O substituto do bilhete de papel é um cartão magnético indutivo, que aciona o mecanismo de liberação de embarque por proximidade. Este cartão pode “guardar” informações, como valor da passagem, tempo de percurso, quantidade de embarques, entre outras.

Imagem 57, página 61, acervo próprio. Legenda: Central de Informações, no Terminal Lapa, que gerencia veículos e corredores. As informações da localização dos carros pode ser repassada aos painéis digitais, instalados nos abrigos ao longo das linhas.

Imagem 58, página 63, acervo próprio. Legenda: Aspecto de embarque da estações-tubo: como estão acima do solo, há escada e elevador para os usuários.

Imagem 59, página 64, retirado do livro EBTU, 1982, *Tratamento preferencial ao Transporte Coletivo por ônibus. Manual Técnico*. Legenda:

e

Imagem 60, página 64, retirado do livro EBTU, 1982, *Tratamento preferencial ao Transporte Coletivo por ônibus. Manual Técnico*. Legenda: Apresentação dos conceitos e funcionamento da estação-tubo.

Imagem 61, página 65, foto do estande do TransMilenio, montado na Bienal de Arquitetura de São Paulo, 2005. Legenda: Apresentação do TransMilenio na Bienal de Arquitetura, em São Paulo, 2005.

Imagem 62, página 66, retirado do livro *La Bogotá del Tercer Milenio: Historia de una Revolución Urbana 1998-2000*, 2000. Legenda: Apresentação do funcionamento do embarque do TransMilenio, Bogotá, Colômbia.

Imagem 63, página 66, retirado do livro *La Bogotá del Tercer Milenio: Historia de una Revolución Urbana 1998-2000*, 2000. Legenda: Montagem do abrigo do TransMilenio, Bogotá, Colômbia.

Imagem 64, página 70, acervo do escritório Barbosa e Corbucci Arquitetos Associados. Legenda: Aspecto geral do Abrigo Barbosa & Corbucci (B&C). Viaduto Brigadeiro Luis Antonio, centro de SP.

Imagem 65, página 71, acervo do escritório Barbosa e Corbucci Arquitetos Associados. Legenda: e

Imagem 66, página 71, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 67, página 71, acervo próprio. Legenda: Aspectos gerais do abrigo B&C: noturno, noturno interno, diurno interno...

Imagem 68, página 71, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 69, página 71, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 70, página 71, acervo próprio. Legenda: ... em cor cinza, superior, acesso.

Imagem 71, página 72, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 72, página 72, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 73, página 72, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 74, página 72, acervo próprio. Legenda: Detalhes do abrigo B&C: grade superior, iluminação, painel de informações, nicho da câmera, acesso de pedestres..

Imagem 75, página 72, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 76, página 72, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 77, página 72, acervo próprio. Legenda: ...cobertura, conexão com outras estruturas, acabamento interno da iluminação e painéis de acesso após modificação dos protótipos.

Imagem 78, página 73, acervo do escritório Barbosa e Corbucci Arquitetos Associados. Legenda: e

Imagem 79, página 73, acervo do escritório Barbosa e Corbucci Arquitetos Associados. Legenda: Aspectos da produção dos protótipos: montagem da carcaça sobre a estrutura metálica; o módulo da “curva terminal” pronto para instalação, com sapatas expostas.

Imagem 80, página 73, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: Aspecto interno da montagem do B&C: a grande estrutura do perímetro é fechada com cobertura independente.

Imagem 81, página 73, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: e

Imagem 82, página 73, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: e

Imagem 83, página 73, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: Aspectos da implantação: a pesada fundação das extremidades, intenso trabalho e grande quantidade de mão-de-obra para preparação do local de instalação, grande interferência na via para instalação e acabamentos.

Imagem 84, página 74, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: Planta do abrigo B&C, dimensões 2,6x38,4m. Mais plantas e detalhes estão no ANEXO 08 - Plantas, cortes e detalhes do ABRIGO BARBOSA E CORBUCCI.

Imagem 85, página 75, acervo do escritório Barbosa e Corbucci Arquitetos Associados. Legenda: Estudo em maquete eletrônica do projeto.

Imagem 86, página 76, site da revista Metálica: [www.metalica.com.br](http://www.metalica.com.br). Legenda: e

Imagem 87, página 76, site da Editora Mondadori: [www.mondadori.it](http://www.mondadori.it). Legenda: Dois exemplos visuais de parametrização: os arcos da Ponte JK, em Brasília; e o ritmo da fachada do edifício da Editora Mondadori, na Itália.

Imagem 88, página 77, retirado de BURDEK, 2006, História, teoria e prática do design de produtos. Legenda: Esquematização do processo de design, segundo BURDEK, 2006.

Imagem 89, página 78, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: A

cobertura, segmentada, permite a inserção/preservação de estruturas verticais já existentes - no caso, uma árvore.

Imagem 90, página 79, acervo do escritório Barbosa e Corbucci Arquitetos Associados. Legenda: Execução da cobertura; contraventos metálicos, grade de proteção da iluminação escamoteável. A proteção termo-acústica é instalada acima dos contraventos, abaixo das placas de cobertura.

Imagem 91, página 80, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: A implantação exige grandes máquinas e interdição de parte da via. Nesta foto, temos dois guindastes, enquanto um suportando a curva terminal, outro posiciona a estrutura horizontal da cobertura, que é descarregada do caminhão emparelhado.

Imagem 92, página 81, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: A instalação de uma estrutura tão grande gera traumas no trânsito local.

Imagem 93, página 82, acervo próprio. Legenda: O abrigo SP450. Av Vereador José Diniz, SP.

Imagem 94, página 83, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 95, página 83, acervo próprio. Legenda: Dois projetos que influenciaram na concepção do abrigo SP450: modelo Barcelona e modelo “Covas”.

Imagem 96, página 84, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 97, página 84, acervo próprio. Legenda: Aspecto geral do SP450 instalado.

Imagem 98, página 84, acervo próprio. Legenda: Sua concepção permite a instalação em locais de geometria complexa.

Imagem 99, página 84, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: Estudo da SPTrans sobre a interferência da inclinação do terreno na instalação do abrigo.

Imagem 100, página 84, acervo próprio. Legenda: Aspecto geral posterior de um conjunto instalado; a cobertura não tolera muitas inclinações.

Imagem 101, página 84, acervo próprio. Legenda: O protótipo, instalado na Garagem Santa Rita, base da SPTrans.

Imagem 102, página 85, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 103, página 85, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 104, página 85, acervo próprio. Legenda: Detalhes do SP450: painel informativo curvado, conjunto de luminária, captação pluvial e fotocélula para acionamento automático da luz...

Imagem 105, página 85, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 106, página 85, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 107, página 85, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 108, página 85, acervo próprio. Legenda: ...fixação dos tubos horizontais e da lixeira, acesso de infra-estrutura no piso, fixação dos bancos, caixa externa para câmera de vigilância.

Imagem 109, página 86, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: e

Imagem 110, página 86, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: e

Imagem 111, página 86, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: Aspectos da produção do protótipo SP450: montagem geral, visão lateral, montagem dos bancos.

Imagem 112, página 86, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: e

Imagem 113, página 86, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: e

Imagem 114, página 86, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda:

Aspectos da implantação: fundação leve, estrutura não finalizada mas estável, baixa quantidade de mão-de-obra, pouca interferência no local e no fluxo, trabalhando sobre piso já instalado.

Imagem 115, página 87, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: Planta do abrigo SP450. Para maiores detalhes, ver as demais plantas no ANEXO 09 - Plantas, cortes e detalhes do ABRIGO SP450.

Imagem 116, página 88, acervo próprio. Legenda: e

Imagem 117, página 88, acervo próprio. Legenda: Variações da fixação do tubo horizontal dos bancos em peças executadas por diferentes firmas; e variação na fundação.

Imagem 118, página 89, acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: O aspecto mais artesanal da instalação (do SP450 em relação ao B&C) é menos traumático, mas gera mais variações e ajustes.

Imagem 119, página 91, montagem sobre acervo do Setor de Projetos SPTrans. Legenda: Comparação visual entre os dois modelos de abrigo: elevações B&C (linha superior), coberturas SP450 x B&C (linha intermediária); elevações SP450 (linha inferior).

Imagem 120, página 101, acervo próprio. Legenda: O descompasso das esferas de coordenação, concepção, execução e manutenção do Setor Público se evidencia na visão segmentada de cada função, em prejuízo do conjunto.

Imagem 121, página 102, acervo próprio. Legenda: O projeto do mobiliário deve integrar as condições de infra-estrutura com as necessidades do usuário. O simples cumprimento de normas e manuais resulta muitas vezes em soluções burocráticas e inviáveis.

Concebido em Microsoft Office Word 2003;  
Tabelas e apoio em Microsoft Office Excel 2003;  
Edição de imagens em XNView for Windows 1.90;  
Fotos com Olympus C960 1.3MPixel e Nikon L1 6.1Mpixel;  
Montagem e layout em Adobe InDesign CS3;  
Impressão PDF em PDF995 Printer Driver;  
Impresso em HP 2600N e Lexmark Z22;  
Papel Chamex Sulfite Super 90g/m2;

Fontes utilizadas:

Arial;  
Arial Narrow.

Fico feliz que tudo terminou bem.



# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)