

SISTEMA INTEGRADO DE SINALIZAÇÃO E ORIENTAÇÃO PEDONAL

CONTEXTO

A sustentabilidade ambiental é, actualmente, uma questão incontornável. Sendo hoje uma cidade mais movimentada, cosmopolita e apelativa, Lisboa atrai mais residentes e mais visitantes, o que cria uma pressão sobre o espaço público e, especificamente, sobre a dimensão da mobilidade.

Focando-nos nas duas últimas, e tendo em conta a ambição de uma cidade onde se viva melhor, é fundamental a aposta na sustentabilidade, o que pressupõe uma mobilidade acessível, ao alcance de todos.

DESAFIOS

A pressão criada sobre a esfera da mobilidade tem, actualmente, um consenso alargado sobre o que podem ser as soluções.

Em 1962, Jane Jacobs dizia numa entrevista que a chave para a vitalidade urbana de uma cidade passa pela variedade e convivência entre diferentes funções e usos e que é feita de ruas cheias de peões e de quarteirões pequenos onde vivem muitas pessoas. Alertava também, já nessa altura, para a necessidade de uma mudança de valores. “ O que precisamos é de mais coisas que conflituem com as (...) necessidades [dos automóveis] – passeios mais largos, mais espaço para árvores (...), ruas sem saída, maior frequência de atravessamento de ruas para peões, mais semáforos (...)” e, finalmente, “transporte público mais conveniente”.

É nestas dimensões que se centra esta proposta:

- **Sustentabilidade ambiental;**
- **Mobilidade;**
- **Transporte Público e Mobilidade Suave;**
- Privilegiar os **Peões**.

Benefícios da mobilidade **pedonal**:

- Sustentável e amiga do ambiente;
- Gratuita
- Mais segura
- Mais democrática e inclusiva – acessível a todos os grupos sociais, etários, religiosos e culturais
- Uma das melhores formas de exercício físico
- Dinamiza a economia local e as relações sociais

PROPOSTA

Estudo e criação de um sistema integrado de sinalização e orientação pedonal – *wayfinding* – para a cidade de Lisboa.

Desenvolver um trabalho **multidisciplinar** e **transversal** a diferentes áreas de acção política:

- Mobilidade
- Transporte Público
- Sistema de Bicicletas Partilhadas
- Estacionamento
- Cultura
- Turismo

OBJECTIVOS

O grande objectivo da proposta centra-se em facilitar o planeamento de viagens a pé, complementando a mobilidade pedonal com diferentes meios de deslocação:

- de bicicleta
- de autocarro
- de metro
- de serviços partilhados (bicicleta, trotineta, mota ou carro)

Os destinos destes movimentos pendulares podem ser variados – casa/ trabalho, cultural ou lazer.

Assim, espera-se:

- Uniformizar a sinalização e tornar mais eficazes os sinais de orientação – reduzindo o “ruído” visual
- Incentivar o uso de **Transportes Públicos** – potenciando a **conectividade** dos utilizadores entre diferentes meios de transporte, dando-lhes mais informação sobre a oferta existente
- Potenciar a **Mobilidade Pedonal**
- Maior **Inclusão Social**
- Dinamizar **Economia local, Cultura e Turismo**

PÚBLICO-ALVO

Outro objectivo desta proposta é que o sistema integrado de sinalização e orientação pedonal ajude tanto **residentes** como **visitantes**, e tanto pessoas que conheçam a cidade como os que estão a descobrir algumas zonas, ou mesmo toda a cidade, pela primeira vez.

Design inclusivo, que considere as seguintes circunstâncias de cada utilizador:

- Idade
- Educação
- Limitações físicas
- Língua falada

ESTUDO E DESENVOLVIMENTO

1. Estudo e definição de **objectivos, conteúdos e público-alvo**
2. Estudo de **movimentos pendulares, pontos de conectividade** da cidade e **centralidades**
3. Considerar o processo individual de “*mental mapping*”
4. Investigação e desenvolvimento de **sinais gráficos, tipografia e cor**
5. Complementaridade entre **Design de Equipamento** e **Design de Comunicação**
6. **Design inclusivo**
7. Hierarquizar informação a disponibilizar
8. Considerar deslocações acima e abaixo do solo
9. Considerar o número de línguas a ser utilizado: pelo menos em **português e inglês**
10. Testar protótipos

Entidades abrangidas:

- Câmara Municipal de Lisboa
- Juntas de Freguesia
- Carris
- Metropolitano de Lisboa
- EMEL (estacionamento)
- EMEL (GIRA - Bicicletas partilhadas de Lisboa)
- EGEAC
- Turismo de Lisboa

OPTIMIZAÇÃO DE RECURSOS

Usar o trabalho já desenvolvido em algumas áreas como:

- Identidade gráfica da GIRA – Bicicletas Partilhadas de Lisboa
- Renovação da identidade institucional da CML
- Renovação da identidade institucional da Carris Metropolitana e Transportes Metropolitanos de Lisboa
- Mapa de Monumentos criados pela EGEAC
- Toda a informação já existente mas que se encontra dispersa por diferentes meios e plataformas.

SINALIZAÇÃO E ORIENTAÇÃO

A base do sistema de sinalização seriam **totens** de rua e **sinalética** no geral.

Totem de rua:

- Localizados em pontos estratégicos
- Mapas estão de acordo com a posição do Totem na rua – corresponde à orientação da pessoa
- Mapa “de Orientação” – escala mais próxima e raio de “5 minutos a pé”
- Mapa “de Planeamento” – escala mais abrangente e raio de “15 minutos a pé”
- Direcções: bairro/ zona; toponímia; edifícios/ serviços principais
- Informações úteis: número de emergência; Apps (Carris, GIRA)

Mapas:

- Identificação: Serviços públicos; Estações de Metro; Paragens de Autocarro; Estações de Bicicletas Partilhadas; Estacionamento de Bicicletas individuais; Parques de estacionamento; Casas-de-banho públicas; Miradouros; Monumentos; Museus; Hotéis; Cinemas; Lojas; Cafés; Restaurantes
- Edifícios relevantes simplificados em desenho 3D - oferecer pontos de referência
- Hierarquia de nomenclaturas - compreender o geral em relação ao particular
- Informação de percursos cicláveis
- Localização: nos *Totem* de rua; nas estações de Metro (novo sistema de identificação de saídas); nas paragens de autocarro

Sinalética:

- Criar um sistema comum de símbolos, ícones e cores
- Localização: na rua (direcções); nas estações de Metro (novo sistema de identificação de saídas)

Transversal a todos os meios de sinalização e orientação, e numa lógica de inclusão, todos os termos que necessitem tradução, estarão pelo menos em **português e inglês**.

EXEMPLO

A cidade de Londres elaborou um estudo, em 2007, onde verificou que a variedade de sistemas de sinalética era ineficaz e muitas vezes confusa - tfl.gov.uk/info-for/boroughs/legible-london.

A *Transport for London* (TFL) trabalhou com a *London Development Agency* e com os *London Boroughs* de forma a desenvolver um sistema de informação pedonal coordenado, trazendo benefícios para o sistema de transportes, saúde pública, economia, turismo e ambiente.

Depois da implementação do sistema de sinalização **Legible London**, foi elaborado um relatório em 2014 que apresentou as seguintes conclusões:

- o sistema era um sucesso e muito popular;
- os indicadores usados para compreender a qualidade da sinalização – ajudar na orientação; ajudar a encontrar o caminho mais rápido e oferecer confiança para explorar a cidade – subiram substancialmente;
- resposta geral positiva dos utilizadores, que desejam ver o sistema ainda mais disseminado pela cidade.