

CRIAÇÃO DE UM SISTEMA DE SINALIZAÇÃO PARA O TRANSPORTE URBANO DA CIDADE DE PELOTAS – RS

THIAGO COSTA DA SILVA¹; PROFA. DRA. ANDREIA BORDINI²

¹Universidade Federal de Pelotas – iamthiagosilva@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas – andreiabordinibrito@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

A criação desse projeto de sinalização vem como motivação de um trabalho de conclusão de curso. A ideia sobre esse projeto surgiu em 2015, quando as empresas tradicionais de ônibus de Pelotas, na época, por necessidade de se adequar à normas estipuladas pela prefeitura, acabaram se unindo dentro de um consórcio, o CTCP (Consortio do Transporte Coletivo de Pelotas). Os ônibus de todo o consórcio, com o redesign proposto, apresentam um único design, dificultando sua diferenciação, e prejudicando usuários com problemas de visão ou de legibilidade. Adicionalmente, não existe um acesso a informação nos locais de paradas e terminais de ônibus. O usuário fica perdido se precisa se locomover à um local desconhecido, já que o sistema não informa como, ou com quais rotas é possível que ele se desloque. Existem poucas informações no site do consórcio, e o próprio anuncia um aplicativo para que o usuário possa ver rotas e horários de ônibus dentro do sistema, porém essas informações não estão claras em paradas e abrigos de ônibus.

2. METODOLOGIA

Para o desenvolvimento da pesquisa, foi aplicado o método científico de Philips & Pugh (2005), que divide-se em quatro partes: na primeira parte, foi mostrado um breve conceito teórico de três temas mais abrangentes, que servem de chave para o desenvolvimento do projeto, e para facilitação do leitor na inserção do assunto; já na segunda parte, existe o empenho em evidenciar a importância e o desenvolvimento das bases projetuais, através de uma análise do transporte urbano pelotense nos dias atuais; em seguida, a terceira parte traz uma coleta de informações e diferentes métodos organizacionais para a construção do conhecimento sobre o usuário dentro do sistema, criando uma base de dados para dar suporte à parte prática do projeto; por fim, se tem a parte prática do projeto, com considerações sobre as características levantadas sobre o ambiente e pontos importantes para a elaboração das peças produzidas, e métodos criativos utilizados a fim de se projetar o manual de sinalização proposto.

Para o processo projetual da prática, iniciado a partir do terceiro capítulo, foi empregado o Método e Processo Criativo de Gomes et. al. (2013), utilizando-se das seguintes etapas: Identificação, onde existe um contato inicial com o problema; Preparação, na qual se inicia uma busca por possíveis soluções; Incubação, uma pausa para que as ideias sejam geridas apropriadamente e que como resultado, exista uma maior preparação para o trabalho criativo; Esquentação, onde existe uma volta ao problema e todas as ideias são cogitadas a fim de buscar uma solução apropriada; Iluminação, onde um caminho para a resolução do problema é confirmado, após reflexão sobre diferentes formas de soluções previamente encontradas; e a Elaboração, onde o projeto é enfim pensado graficamente.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Um dos principais resultados esperados com a proposta do manual de sinalização, é que se crie um sistema de informações para a cidade, que a beneficiem, e lhe ajudem de diferentes formas. É possível supor que um sistema de informações mais robusto para o transporte coletivo possa ajudar na circulação de usuários naturais da cidade, e turistas, beneficiando o turismo existente na cidade, o que pode ser muito benéfico para uma cidade como Pelotas, que além de possuir um centro histórico, tem diversas atrações turísticas localizadas em diferentes polos da cidade.

Como primeiro objeto proposto, a cidade foi setorizada em diferentes regiões, e para cada uma foi atribuído uma cor. A partir das linhas de ônibus existentes na cidade, e de acordo com a sua numeração a partir do Consórcio PRATI-Pelotas, foi criada a seguinte distribuição, vista na figura 1.

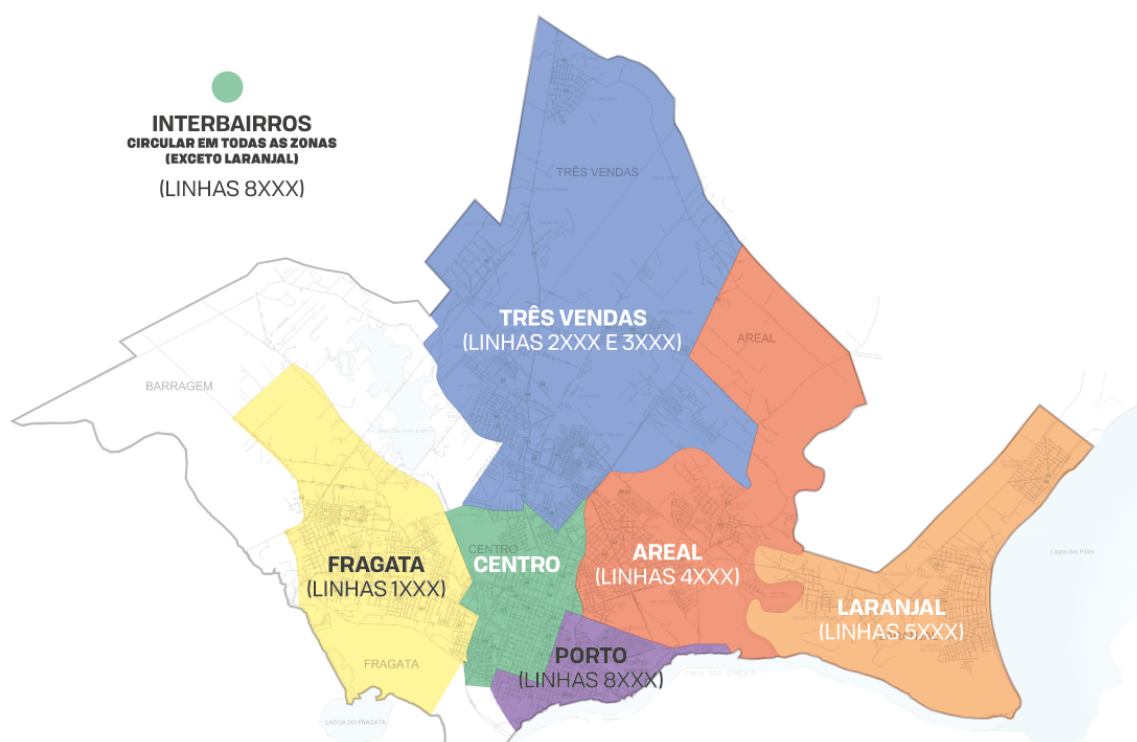


Figura 1: Mapa da Cidade de Pelotas. Fonte: Autor.

A partir deste mapa, e da paleta de cores escolhida para cada setor, foram propostas peças visuais, como totem e abrigos, que apresentam informações sobre as linhas e itinerários de diferentes ônibus do sistema de transporte urbano, como pode ser visto nas figuras 2 e 3.

O objetivo da proposta de abrigos e totens criados era de facilitar a orientação espacial do usuário dentro do sistema de transporte. Ao utilizar cores para diferentes locais da cidade, seria possível uma melhor visualização de para qual zona e qual trajeto pode ser tomado, sem necessitar de consultas à dispositivos móveis por exemplo. Aliado à isso, também foi proposto um modelo de pintura alternativa para os ônibus da cidade (figura 4), onde são utilizadas as mesmas cores para os diferentes setores da cidade, a fim de ajudar o usuário a identificar o veículo apropriado para o seu itinerário.

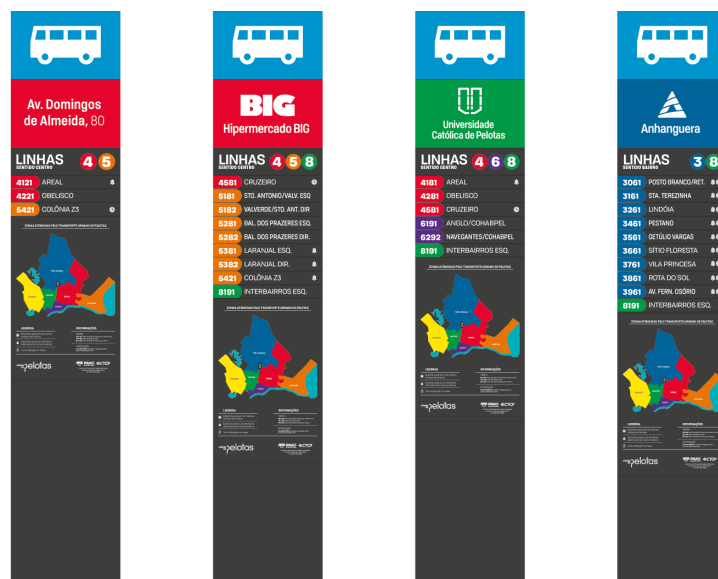


Figura 2: Modelo proposto de totem. Fonte: Autor.



Figura 3: Modelo proposto de sinalização para os abrigos existentes. Fonte: Autor.

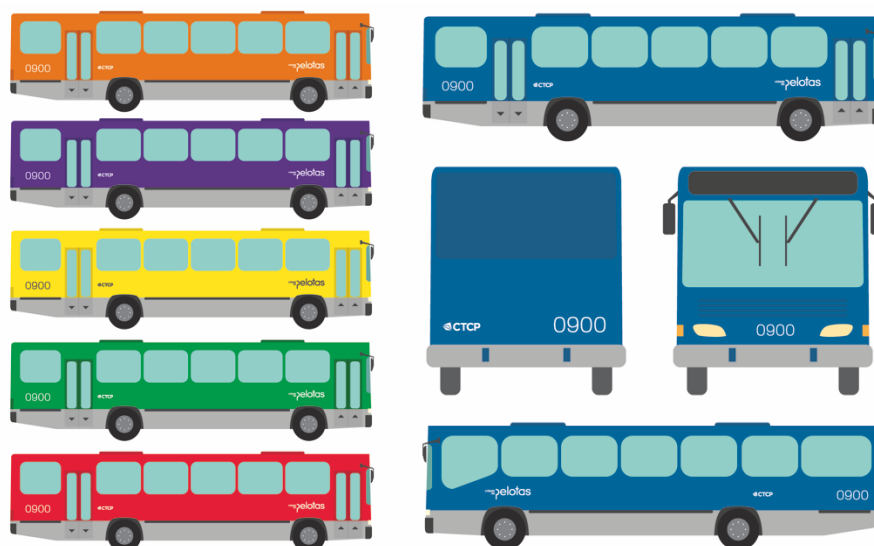


Figura 4: Modelo proposto de pintura para os ônibus. Fonte: Autor.

4. CONCLUSÕES

A importância desse estudo pode ser percebida na proposição de um projeto que influencia a vida de diversas pessoas dentro de uma comunidade. Como um projeto vindo de uma universidade federal, custeada com fundos públicos, nada mais justo que este projeto sirva como recompensa para a sociedade.

Os resultados alcançados foram satisfatórios para o autor, uma vez que foi alcançado o objetivo com os recursos disponíveis. Os possíveis desdobramentos futuros dessa pesquisa estão relacionados ao aprofundamento do projeto de sinalização, possivelmente incluindo não apenas o transporte coletivo, mas também o individual, assim criando todo um sistema de informações coeso e integrado. Também pode ser incluído o pensamento para um projeto de informações que complemente os pontos-chaves e monumentos da cidade, integrando não só o turismo ao transporte coletivo, mas igualmente criando um sistema de navegação para a cidade que engloba diferentes características, de forma funcional para o usuário dos serviços de transporte.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas**. In: O ESTATUTO DA CIDADE E A HABITAT III : UM BALANÇO DE QUINZE ANOS DA POLÍTICA URBANA NO BRASIL E A NOVA AGENDA URBANA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). 2016. p. 345-361.

D'AGOSTINI, Douglas; GOMES, Luiz Antônio Vidal de Negreiros. **Design de Sinalização. Planejamento, projeto & desenho**. Porto Alegre: UniRitter, 2010.

GOMES, Luiz Vidal Negreiros; MEDEIROS, Ligia Sampaio; BROD JUNIOR, Marcos; BRITO, Andréia Bordini. **Método e Processo Criativo**. Goiânia: sCHDs, 2013.

PHILIPS, Estelle M; PUGH, Derek S. **How to get a PhD: A handbook for students and their supervisors**. Inglaterra: Open University Press, 2005. (4ª edição).

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2011. n. 1552.

Horários. **PRATI-CTCP**. Acessado em 22 out 2017. Disponível em: <<http://www.pratipelotas.com.br/horarios>>.