



MOBILIÁRIO COMO INTEGRADOR DO ESPAÇO URBANO

ESTUDOS SOBRE DIRETRIZES DE PROJETO E GESTÃO EM UBERLÂNDIA (MG)

Mateus Finotti Fontes

MOBILIÁRIO COMO INTEGRADOR DO ESPAÇO URBANO

ESTUDOS SOBRE DIRETRIZES DE PROJETO E GESTÃO EM UBERLÂNDIA (MG)

MATEUS FINOTTI FONTES

Orientador: Prof. Dr. Juliano Aparecido Pereira

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Área de Concentração “Projeto, Espaço e Cultura”, na linha de pesquisa “Produção do espaço: processos urbanos projeto e tecnologia” da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Uberlândia, 2019



F683m 2019 Fontes, Mateus Finotti, 1990-
Mobiliário como integrador do espaço urbano [recurso eletrônico]: estudos sobre diretrizes de projeto e gestão em Uberlândia (MG) / Mateus Finotti Fontes. - 2019.

Orientador: Juliano Aparecido Pereira.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.
Modo de acesso: Internet.
Disponível em: <http://doi.org/10.14393/ufu.di.2019.72>
Inclui bibliografia.
Inclui ilustrações.

1. Arquitetura. 2. Espaço urbano - Mobiliário. 3. Planejamento urbano. 4. Espaços públicos - Uberlândia (MG). 5. Projeto arquitetônico. I. Pereira, Juliano Aparecido, 1975-, (Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDU: 72

Rejâne Maria da Silva – CRB6/1925

Equipe de realização

Revisão: Tatisa Rezende
Lórie Costa
Projeto gráfico: Bruna Finotti Fontes
Diagramação: Bruna Finotti Fontes
Capa: Bruna Finotti Fontes

MOBILIÁRIO COMO INTEGRADOR DO ESPAÇO URBANO

ESTUDOS SOBRE DIRETRIZES DE PROJETO E GESTÃO EM UBERLÂNDIA (MG)

MATEUS FINOTTI FONTES

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Área de Concentração “Projeto, Espaço e Cultura”, na linha de pesquisa “Produção do espaço: processos urbanos projeto e tecnologia” da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	Arquitetura e Urbanismo				
Defesa de:	Dissertação de Mestrado Acadêmico PPGAU				
Data:	vinte e nove de agosto de 2019	Hora de início:	14:00	Hora de encerramento:	16:00
Matrícula do Discente:	11722ARQ009				
Nome do Discente:	Mateus Finotti Fontes				
Título do Trabalho:	MOBILIÁRIO COMO INTEGRADOR DO ESPAÇO URBANO: Estudos sobre a apropriação e a percepção do usuário e diretrizes de projeto e gestão em Uberlândia - MG				
Área de concentração:	Projeto, Espaço e Cultura				
Linha de pesquisa:	Produção do espaço: processos urbanos, projeto e tecnologia.				
Projeto de Pesquisa de vinculação:	Comércio de rua na cidade de Uberlândia (MG): Avaliação de suas características e possibilidades de design.				

Reuniu-se na sala de reuniões da FECIV, bloço 1Y, Campus Santa Mônica, da Universidade Federal de Uberlândia, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, assim composta: Professores Doutores: Luis Carlos Paschoarelli - FAAC/UNESP - BAURU; Aline Teixeira de Souza - FAUeD/UFU e Juliano Aparecido Pereira - PPGAU/FAUeD/UFU orientador(a) do(a) candidato(a).

Iniciando os trabalhos o(a) presidente da mesa, Dr(a). Juliano Aparecido Pereira, apresentou a Comissão Examinadora e o candidato(a), agradeceu a presença do público, e concedeu ao Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.

A seguir o senhor(a) presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(as) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

Aprovado(a).

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e achada conforme foi assinada pela Banca Examinadora.

Documento assinado eletronicamente por **Juliano Aparecido Pereira, Professor(a) do Magistério Superior**, em 05/09/2019, às 13:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º,



§ 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Luis Carlos Paschoarelli, Usuário Externo**, em 05/09/2019, às 13:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mateus Finotti Fontes, Usuário Externo**, em 11/09/2019, às 16:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Aline Teixeira de Souza, Professor(a) do Magistério Superior**, em 11/09/2019, às 17:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1469239** e o código CRC **CB609420**.

DEDICATÓRIA

O presente trabalho é dedicado em memória do meu querido e amado papai, Honorival Fontes Neto. Um homem que para mim é o maior exemplo de hombridade e honestidade, que sempre buscou ajudar ao próximo sem pensar em consequências que poderiam acarretar a ele mesmo, altruísta, devoto da bondade, de coração aberto e puro. O homem mais inteligente que já conheci, até as pessoas mais próximas como eu, minha mãe e minhas irmãs não sabiam dizer ao certo quantos cursos e graduações ele fez, que desde que me entendo por gente nunca o vi um momento sequer sem buscar algo novo, sem aprender algo diferente, mas muito além disso, o homem mais sábio que já conheci, uma sabedoria que extrapola os limites da academia e parte para o entendimento e aceitação da vida que se tem e que se leva, das experiências passadas nos seus muito bem vividos anos de história, as palavras certas nas horas certas, realmente um pai, um confidente e acima de qualquer coisa, meu melhor amigo. Um homem que é um espelho para mim e que eu espero ver meu reflexo nele um dia, pois busco cada vez mais ser ao menos uma fração do que ele já foi. Além de mim e de minhas irmãs, ele foi pai de muita gente, que na ausência de tal figura viam nele tal sentido, ajudou mais do que foi ajudado, amou mais do que foi amado e nos deixou cedo demais, porém com sentimento de dever cumprido. Não podemos enxergar nossa vida sem ele, que foi, que é e que sempre será nosso maior professor, pois apesar de não estar conosco em presença física, suas sabedorias e seus ensinamentos que nos foram passados estarão em nossos corações por toda a eternidade. Dedico não somente este trabalho, mas toda a minha vida na busca de ser um homem como ele foi, na esperança de um dia encontrá-lo novamente para poder ouvir sua voz, vibrar com sua gargalhada contagiante e dar o abraço mais apertado que eu puder.

Te amo infinitamente e espero que esteja em paz seja onde estiver!

AGRADECIMENTOS

Durante todo o processo de desenvolvimento desta pesquisa e inclusive em momentos anteriores, quando produzi o material para submissão no programa de pós-graduação, tive algumas pessoas que fizeram e fazem total diferença e me ajudam a seguir cada vez mais adiante com dedicação e força de vontade. Aqui me reservo a agradecer todos que estiveram comigo nessa jornada e que espero que continuem caminhando ao meu lado no decorrer de várias outras que ainda realizaremos.

Não poderia deixar de iniciar os agradecimentos sem que os faça aos meus queridos e amados pais. A minha mãe que me carregou durante toda minha vida me trazendo amor, carinho e sendo dura quando deveria ser, me colocando no caminho correto que deveria trilhar sempre que me desviava. Ao meu querido papai, a quem dedico esse trabalho e que sempre foi e sempre será meu espelho de como ser um homem digno e decente.

As minhas queridas irmãs, sangue do meu sangue que também são sempre companheiras para qualquer situação. A Carla, a quem eu amo e sei que sou uma referência em sua vida e agradeço por me enxergar dessa forma. A Bruna, que na ausência dos nossos pais era sempre a responsável por tudo que fazíamos e que inclusive assina a diagramação belíssima da presente pesquisa.

A minha querida esposa, que vem me suportando e me dando forças nos melhores e piores momentos de minha vida, uma companheira que me ama e me tolera apesar das minhas dificuldades. Minha querida sogrinha, que me adotou como filho em sua vida me dando muito carinho e amor.

Aos meus familiares, avós, tios, primos que sempre me apoiaram e acreditaram em meu potencial, me fazendo seguir cada vez mais adiante, em especial minha tia Rozaine e minha prima Loyana, que sempre me ajudaram na minha iniciação no caminho acadêmico me orientando e me direcionando.

Ao meu orientador Juliano, a quem sou pupilo e aprendo cada vez mais com sua incessante sabedoria, me aplicando diversas orientações ao caminho correto que devo seguir dentro do ambiente acadêmico e me auxiliando em vários outros aspectos extra pesquisa.

E acima de tudo a Deus, pois é ele quem me abre as portas para todas as oportunidades em minha vida, inclusive a essa incrível oportunidade de poder desenvolver este trabalho. Também agradeço, pois foi ele quem colocou em minha vida todas essas pessoas incríveis e maravilhosas que estão sempre ao meu lado me dando forças.

Mergulhar no profundo do seu interior e conhecer quem realmente é o autor e protagonista de sua própria vida é a mais desafiadora conquista de um ser humano. Resignifique o que precisa de um novo significado. E viva a vida que vale a pena ser vivida.

Honorival Fontes Neto.

RESUMO

A presente pesquisa visa entender algumas relações dos mobiliários e espaço urbanos da cidade de Uberlândia/MG, considerando suas funções, estética e simbolismo por meio da percepção dos usuários de tais equipamentos. Para tanto, fez-se um estudo ampliado a respeito do assunto passando por diversas esferas que contemplam os mobiliários urbanos, como definição dos termos e classificação dos objetos, tendo em vista diversos autores, legislações, a interferência destes na paisagem urbana, questões como ergonomia e antropometria, além da aferição, junto aos usuários sobre os pontos acima citados. Foi feito o levantamento da quantidade de mobiliários urbanos implantados na região central da cidade: Praça Sérgio Pacheco (implantação dos mobiliários urbanos em ambientes de lazer), Praça Clarimundo Carneiro (implantação dos mobiliários urbanos em ambientes histórico) e Avenida João Pinheiro no trecho de conexão entre as duas praças (implantação dos mobiliários urbanos em ambientes de fluxo linear, ruas e calçadas) e, após esse recorte foram selecionados alguns equipamentos a serem analisados junto aos usuários. Levantou-se também, junto a prefeitura da cidade, questões legais acerca do tema para averiguar quesitos como o tratamento e gestão destes espaços. No que tange as entrevistas, foram estabelecidos critérios de análise para alcançar os usuários dos equipamentos de modo a entender como eles são vistos, usados e apropriados para men-

surar o nível de satisfação dos entrevistados no que diz respeito a necessidade e entre outros aspectos. Com a compilação de todos os dados acima citados, deu-se o principal objetivo desta pesquisa, quais sejam: estabelecer diretrizes para a criação de projetos por parte dos designers, arquitetos, engenheiros, e quaisquer outros profissionais que possam atuar nessa área de mobiliários urbanos tendo em vista as reais necessidades dos usuários para a cidade de Uberlândia/MG. E ainda, elaborar diretrizes para gestão destes objetos pelos poderes públicos municipais competentes a fim de trazer maior qualidade, durabilidade e manutenção dos equipamentos, bem como embelezamento e apropriação por parte dos usuários da cidade de Uberlândia. As diretrizes que aqui se apresentam, não são entendidas como regras gerais a serem aplicadas, mas sim como um ponto de partida para que os profissionais que se interessarem, tenham por onde se referenciar quando necessário. Faz-se importante ressaltar que, mesmo tendo como ambiente de estudo a cidade de Uberlândia/MG, entende-se que esta pesquisa pode também beneficiar diversas outras cidades que possuam características similares.

Palavras chave: Diretrizes para mobiliário urbano; design e cidade; projeto do mobiliário urbano, gestão do mobiliário urbano.

ABSTRACT

This research aims to understand some relationships of urban furniture and the urban space of the city of Uberlândia / MG, considering their functions, aesthetics and symbolism through the perception of users of such equipment. To this end, an extensive study has been done on the subject, passing through several spheres that contemplate urban furniture, such as definition of terms and classification of objects, considering several authors and legislations, their interference in the urban landscape, issues such as ergonomics and anthropometry in addition to an assessment on the perception of users of the above furniture. We surveyed the amount of urban furniture in a central region of the city: Sérgio Pacheco Square (urban furniture in leisure environments), Clarimundo Carneiro Square (urban furniture in historical environments) and João Pinheiro Avenue around the area of connection between the two squares (implementation of urban furniture in linear flow environments, streets and sidewalks), after the key equipment were selected to be analyzed with users. Legal issues were raised with the city government regarding the subject of finding out how it is treated and managed by the public administration. Criteria were established to interview some

people who make use of the equipment in order to understand their perception about its usage and how appropriate they are. With the compilation of all the data mentioned above, the main objective of this research was achieved: guidelines were established for the creation of projects by designers, architects, engineers, and any other professionals who may work in this area of urban furniture taking into account the real needs of users for the city of Uberlândia / MG. Guidelines were also prepared for the management of these objects by the competent municipal authorities in order to bring better quality, durability and maintenance of equipment as well as beautification and appropriation by users of the city of Uberlândia. The guidelines presented here are not understood as general rules to be applied, but as a starting point so that professionals who are interested. Despite being a study in the environment of the city of Uberlândia / MG, it is understood that this research may also benefit several other cities that have similar characteristics.

Keywords: Guidelines for street furniture; design and city; street furniture design, street furniture management.

FIGURAS

Figura 01: Museu de Arte do Rio (MAR). Cobertura sinuosa que faz a conexão entre o edifício antigo e o novo.

Figura 02: “Kit” Cabine telefônica K6 e poste de correios.

Figura 03: Entrada Metropolitain de Paris.

Figura 04: Letreiro de Hollywood.

Figura 05: Padrão de calçamento de São Paulo.

Figura 06: Cabine telefônica “orelhão”.

Figura 07: Conceito de Visão Serial de Cullen.

Figura 08: Elementos classificados por Lynch.

Figura 09: Homem Vitruviano de Leonardo da Vinci.

Figura 10: Modulor de Le Corbusier.

Figura 11: Principais variáveis em medidas de antropometria estática do corpo pela alemã DIN 33402 de 1981.

Figura 12: Medidas de antropometria resumidas da norma alemã DIN 33402 de 1981 (complemento figura 11).

Fonte: Silva (2010, p.46).

Figura 13: Localização geográfica de Uberlândia / MG.

Figura 14: Vista aérea Praça Sérgio Pacheco em 2018 por Impulse Drones.

Figura 15: Estação Ferroviária de Uberlândia.

Figura 16: Igreja Espírito Santo do Cerrado na dec. de 1980.

Figura 17: Teatro Municipal de Uberlândia.

Figura 18: Cidade de Uberlândia.

Figura 19: Setor central de Uberlândia.

Figura 20: Área de estudo.

Figura 21: Pç. Da Liberdade (atual Pç. Clarimundo Carneiro) na dec. de 1920.

Figura 22: Pç. Clarimundo Carneiro atualmente (ângulo aproximado a foto anterior).

Figura 23: Imagem aérea da cidade de Uberlândia na dec. de 1940, ao centro a Pç. Antônio Carlos (atual Pç. Clarimundo Carneiro).

Figura 24: Planta da cidade de Uberabinha – 1927.

Figura 25: Av. João Pinheiro esquina com a Rua 21 de Abril (atual Rua Goiás) ainda sem pavimentação na década de 1920.

Figura 26: Av. João Pinheiro esquina com a Rua Goiás atualmente (ângulo aproximado a foto anterior).

Figura 27: Av. João Pinheiro esquina com a Rua Teixeira Santana, Praça D. Pedro II (atual Praça Adolfo Fonseca) já pavimentada e com seu canteiro central na década de 1930/40, sendo que tal trecho é o único em toda a avenida que mantém o canteiro central atualmente. Destaque à esquerda para a Sibipiruna plantada em 1918, hoje um grande marco da cidade.

Figura 28: Av. João Pinheiro esquina com a Rua Teixeira Santana, Praça Adolfo Fonseca atualmente. Destaque à esquerda para a Sibipiruna plantada em 1918, hoje um grande marco da cidade (ângulo aproximado a foto anterior).

Figura 29: Av. João Pinheiro esquina com a Rua Duque de Caxias após asfaltamento e retirada de seus canteiros centrais na década de 1970.

Figura 30: Av. João Pinheiro esquina com a Rua Duque de Caxias atualmente (ângulo aproximado a foto anterior).

Figura 31: Antiga Estação da Mogiana em Uberabinha na revolução de 1924, Com presença do Batalhão de Petrópolis/RJ.

Figura 32: Estação da Mogiana que substituí a anterior a partir da

dec. de 1940 e demolida em 1970 após a transferência da estação.

Figura 33: “Ante-Projeto – Plano de Urbanização” por João Jorge Coury, José Geraldo Camargo e Rodolfo Ochoa, 1962.

Figura 34: Lembrança da inauguração Praça Sérgio Pacheco na década de 1970. Projeto de Ari Rosa e paisagismo de Burle Marx.

Figura 35: Praça Sérgio Pacheco atualmente (ângulo aproximado a foto anterior).

Figura 36: Inauguração Praça Sérgio Pacheco na década de 1970. Projeto de Ari Rosa e paisagismo de Burle Marx. Destaque para o espelho d’água.

Figura 37: Praça Sérgio Pacheco atualmente (ângulo aproximado a foto anterior). Destaque para a quadra que hoje ocupa o lugar do espelho d’água do projeto original.

Figura 38: Aterros da Praça Sérgio Pacheco na década de 1970. Projeto de Ari Rosa e paisagismo de Burle Marx. Destaque para os aterros para promoverem conforto acústico bloqueando parte do barulho da rua.

Figura 39: Praça Sérgio Pacheco atualmente (ângulo aproximado a foto anterior). Destaque para os canteiros planejados e sem os aterros acústicos que tinham função de bloquear o barulho da rua.

Figura 40: Exemplificação sintética da forma de uma cadeira.

Figura 41: Cadeira Paulistano, exemplo de design que foge do convencional com forma inovadora tanto no que diz respeito ao desenho quanto a estrutura.

Figura 42: Placa Toponímica Av. Rondon Pacheco. Padrão de cores estabelecido pela PMU.

Figura 43: Placa Toponímica de acordo com o padrão de cores estabelecido pelo Código de Trânsito.

Figura 44: Abrigo de espera de ônibus de concreto implantando pela PMU.

Figura 45: Abrigo de espera de ônibus metálico implantando pela PMU (Gestão 2013-2016).

Figura 46: Abrigo de espera de ônibus metálico implantando pela PMU (Gestão 2017-2020).

Figura 47: Corredor Estrutural de Transporte Público, Av. Monseñor Eduardo implantando pela PMU.

Figura 48: Estação 01 Corredor Av. João Naves de Ávila. Projetado pelo escritório Modo Arquitetos.

Figura 49: Estação 01 Corredor Av. Segismundo Pereira. Projetado pelo escritório Modo Arquitetos.

Figura 50: Equipamentos Av. João Pinheiro.

Figura 51: Bicicletário público em Uberlândia/MG, implantado por iniciativa da Algar.

Figura 52: Abrigo de espera de ônibus instalado pela Algar.

Figura 53: Abrigo de espera de ônibus instalado pela Unitri.

Figura 54: Abrigo de espera de ônibus encoberto por panfletos.

Figura 55: Abrigo em concreto adotado pela PMU e difundido pela cidade por vários anos.

Figura 56: Abrigo em concreto adotado pela PMU e difundido pela cidade por vários anos.

Figura 57: Abrigo metálico adotado pela PMU durante a gestão do governo municipal de 2013 – 2016.

Figura 58: Abrigo metálico adotado pela PMU durante a gestão do governo municipal de 2013 – 2016.

Figura 59: Abrigo metálico adotado pela PMU durante a gestão do governo municipal de 2017 – 2020.

Figura 60: Abrigo metálico adotado pela PMU durante a gestão do governo municipal de 2017 – 2020.

Figura 61: Banco com base em ferro fundido e assento e encosto em ripas de madeira maciça pintadas de verde Implantados na Praça Clarimundo Carneiro.

Figura 62: Banco com base em ferro fundido e assento e encosto em ripas de madeira maciça pintadas de verde Implantados na Praça Clarimundo Carneiro.

Figura 63: Banco com base, assento e encosto em concreto. Implantados na Praça Clarimundo Carneiro e Praça Sérgio Pacheco.

Figura 64: Banco com base, assento e encosto em concreto. Implantados na Praça Clarimundo Carneiro e Praça Sérgio Pacheco.

Figura 65: Banco com base e assento em concreto. Implantados na Praça Clarimundo Carneiro e Praça Sérgio Pacheco.

Figura 66: Banco com base e assento em concreto. Implantados na Praça Clarimundo Carneiro e Praça Sérgio Pacheco.

Figura 67: Banco com base e assento em concreto disposto em “fita” com dimensões variadas e inclusive passível de fazer curvas. Implantados na Praça Sérgio Pacheco.

Figura 68: Banco com base e assento em concreto disposto em “fita” com dimensões variadas e inclusive passível de fazer curvas. Implantados na Praça Sérgio Pacheco.

Figura 69: Banco com base e assento em concreto. Implantados na Avenida João Pinheiro.

Figura 70: Banco com base e assento em concreto. Implantados na Avenida João Pinheiro.

Figura 71: Lixeira modelo de catálogo com base em metal e cesto em plástico com tampa removível para manutenção e boca embu-

tida na tampa, possui em sua parte frontal espaço para informativos. Pode ser instalada diretamente em outros mobiliários urbanos como postes, placas e sinaleiros, dispensando a base. Implantadas na Praça Clarimundo Carneiro, Praça Sérgio Pacheco e Avenida João Pinheiro.

Figura 72: Lixeira modelo de catálogo com base em metal e cesto em plástico com tampa removível para manutenção e boca embutida na tampa, possui em sua parte frontal espaço para informativos. Pode ser instalada diretamente em outros mobiliários urbanos como postes, placas e sinaleiros, dispensando a base. Implantadas na Praça Clarimundo Carneiro, Praça Sérgio Pacheco e Avenida João Pinheiro.

Figura 73: Lixeira com base, cesto e tampa em concreto. Se encontra na Avenida João Pinheiro compõe junto à floreiras e banco 04 já apresentado um conjunto disposto em alguns pontos da avenida similares aos atuais parklets. Implantados na Avenida João Pinheiro.

Figura 74: Lixeira com base, cesto e tampa em concreto. Se encontra na Avenida João Pinheiro compõe junto à floreiras e banco 04 já apresentado um conjunto disposto em alguns pontos da avenida similares aos atuais parklets. Implantados na Avenida João Pinheiro.

Figura 75: Relação Mobiliário Urbano/Espaço encontrada nos estudos sobre imagem da cidade e entrevistas e questionamentos feitos na Prefeitura Municipal de Uberlândia.

Figura 76: Relação Mobiliário Urbano/Homem encontrada nos estudos sobre ergonomia e entrevistas e questionamentos feitos com os usuários dos mobiliários urbanos de Uberlândia.

Figura 77: Relação Mobiliário Urbano/Homem/Espaço, entende-se como mais adequada a respeito do assunto para o que aqui se pretende.

QUADROS

Quadro 01: Síntese de classificação dos mobiliários urbanos por autor.

Quadro 02: Apresentação dos mobiliários urbanos a serem analisados e suas localizações.

Quadro 03: Atribuições dos mobiliários urbanos da cidade de Uberlândia/MG por Instituições públicas e suas ramificações.

Quadro 04: Divisão dos entrevistados por suas características.

Quadro 05 - Síntese para Gestão de Mobiliário Urbano.

Quadro 06 - Síntese para Projeto de Mobiliário Urbano.

SUMÁRIO

Introdução	25
Justificativa	25
Objetivo Geral	27
Objetivos Específicos	27
Estrutura e conteúdo da pesquisa	28

01

CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS 29

1.1 Mobiliário Urbano	31
1.1.1 Definição do termo	31
1.1.2 Classificação do mobiliário urbano	34
1.1.3 Mobiliários urbanos Icônicos	37
1.1.3.1 Ícones	37
1.1.3.2 Memória	39
1.1.3.3 Mobiliários urbanos icônicos	40
1.2 Identidade do Ambiente Urbano	47
1.2.1 Apreensão da imagem urbana	48
1.3 Ergonomia	55
1.3.1 Domínios da Ergonomia	56
1.3.2 Antropometria e Biomecânica	57
1.3.3 Os sentidos na ergonomia	62
1.3.4 Ergonomia no desenho de mobiliários urbanos	62

02

TÉCNICAS E PROCEDIMENTOS PARA COLETA DE DADOS 65

2.1 Ambiente de análise e seu contexto	67
2.2 Definição da Área de Estudo	71
2.2.1 Praça Clarimundo Carneiro	75
2.2.2 Avenida João Pinheiro	78
2.2.3 Praça Sérgio Pacheco	84
2.3 Mobiliários Urbanos na Área de Estudo	92
2.4 Definição dos Mobiliários Urbanos para Análise	93
2.5 Critérios para análise do Mobiliário Urbano	95

03**MOBILIÁRIO PELA ÓTICA DA
PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA****99**

3.1 Mobiliário urbano sob a perspectiva da Prefeitura Municipal de Uberlândia	101
3.1.1 Critérios de análise	102
3.1.2 Do Conceito	102
3.1.3 Das Atribuições	103
3.1.4 Da Importância e da Normatização	104
3.1.5 Da Estética	105
3.1.6 Da aquisição	112
3.1.7 Da Implantação	112
3.1.8 Da Iniciativa Privada	114
3.1.9 Da Manutenção	116
3.1.10 Considerações sobre a análise	118

04**PERCEPÇÃO DO MOBILIÁRIO
URBANO PELA ÓTICA DO USUÁRIO****121**

4.1 Análise dos Mobiliários Urbanos pela apropriação e percepção do usuário	123
4.1.1 Perfil dos entrevistados	124
4.1.2 Análise dos mobiliários urbanos	130
4.1.2.1 Abrigos de espera de ônibus	131
4.1.2.2 Bancos de praças e parques	159
4.1.2.3 Lixeiras públicas	202
4.2. Considerações sobre a pesquisa com os usuários	222

DEFINIÇÃO DE DIRETRIZES PARA PROJETO E GESTÃO DE MOBILIÁRIO URBANO 223

5.1 Critérios para definição de diretrizes para projeto e gestão de Mobiliário Urbano	226
5.2 Diretrizes para gestão de Mobiliário Urbano	227
5.2.1 Conceituação do tema	227
5.2.2 Atribuições por setores	228
5.2.3 Normatização e importância dos mobiliários urbanos	228
5.2.4 Estética	229
5.2.5 Aquisição	230
5.2.6 Implantação dos mobiliários urbanos	231
5.2.7 Iniciativa privada	232
5.2.8 Manutenção dos mobiliários urbanos	232
5.3 Diretrizes para projeto de Mobiliário Urbano	233
5.3.1 Dimensões dos mobiliários urbanos	234
5.3.2 Funcionalidade e Ergonomia dos mobiliários urbanos	235
5.3.3 Material dos mobiliários urbanos	236
5.3.4 Acabamento dos mobiliários urbanos	236
5.3.5 Durabilidade dos mobiliários urbanos	237
5.3.6 Manutenção dos mobiliários urbanos	238
5.3.7 Estética e Valor Social dos mobiliários urbanos	239
5.3.8 Essencialidade dos mobiliários urbanos	239
5.4 Integração dos critérios	241
5.5 Sínteses das diretrizes de gestão e projeto	241

CONSIDERAÇÕES FINAIS 248**REFERÊNCIAS** 252**APÊNDICES** 257

Apêndice A – Quadro de quantificação de mobiliários urbanos na área de estudo	257
Apêndice B – Questionário sobre o mobiliário urbano para a Secretaria ou Órgão da Prefeitura Municipal de Uberlândia	270
Apêndice C – Questionário sobre o mobiliário urbano para os usuários da cidade de Uberlândia / MG	271

INTRODUÇÃO

Neste trabalho, pretende-se estudar as funções e melhores aplicações do mobiliário urbano na cidade de Uberlândia, estado de Minas Gerais, levando-se em consideração a funcionalidade, a estética e a ergonomia deles, com o intuito de proporcionar maior conforto e praticidade aos usuários. Entende-se a função dos mobiliários urbanos como integradora da paisagem e do espaço urbano, a fim de facilitar tanto o percurso como a estada do usuário. Desta forma, a que se considerar que a sua criação deve primar por um desenho mais agradável e funcional, que apresente uma leitura positiva do usuário em relação à integração entre o mobiliário urbano e seu entorno além de conforto, comodidade e segurança.

São considerados mobiliários urbanos: postes de iluminação, abrigos de ônibus, acesso ao metrô, cabines telefônicas ou orelhões, placas de sinalização, lixeiras, bancos, esculturas, playgrounds, entre outros. Nessa perspectiva, grosso modo, mobiliários urbanos são elementos que por meio da usabilidade e estética contribuem para a integração da imagem urbana, podendo ser complementos de edifícios ou espaços públicos, de forma a transmitir maior conforto e comodidade aos usuários.

Assim, partindo do princípio de que cada cidade deve ter um desenho de mobiliário com qualidade e identidade, atendendo às suas necessidades com excelência, o qual, se funcionar devidamente poderá se tornar ícone e marco referencial, é que se pensou neste projeto, ou seja, um estudo sobre o mobiliário urbano da cidade de

Uberlândia-MG, com vistas a analisar não apenas a estética, como também as suas funções práticas e simbólicas a partir da percepção dos usuários, objetivando a elaboração de diretrizes que auxiliem no desenvolvimento de projetos adequados e de gestão dos equipamentos por parte do poder público.

JUSTIFICATIVA

A proposta do estudo do mobiliário urbano da cidade de Uberlândia, privilegiará a análise da percepção do usuário em relação a esses elementos presentes na cidade, considerando suas características simbólicas, plásticas, funcionais e ergonômicas.

Um dos focos da pesquisa será sobre a contribuição desses elementos de design para a construção da identidade de Uberlândia. Deste modo, é necessário um estudo criterioso a respeito da imagem da referida cidade em relação aos seus mobiliários.

Levando em consideração o ambiente escolhido para este estudo, o projeto visa analisar se os desenhos de seus mobiliários são adequados, considerando a importância de um desenho com qualidade, identidade e desenvolvido para certos locais, pensando não só na sua estética como função topoceptiva, mas também na sua função e adequação para os usuários. Destaca-se que um desenho bem resolvido, não só é ideal, como também proporciona maior sensação de comodidade, demonstrando as funções básicas e estéticas bem resolvidas, em um só elemento, que passa a ter expressividade plástica e funcionalidade, podendo vir a ser um marco deste contexto. Como os mobiliários urbanos são dispostos repetidas vezes, eles

sempre ficarão visíveis ao observador, que fará então a associação de tais elementos com a imagem da própria cidade.

No sentido da análise topoceptiva, Kohlsdorf (1996) se utiliza da técnica de representação imagética segundo os elementos de Kevin Lynch. Para representar a área considerada, são associados mapas mentais com auxílio da memória, tendo a “legibilidade” destes como um princípio básico do seu trabalho.

Quanto à ergonomia, esta tem o papel de relacionar o ser humano com a máquina ou objeto, para que se tenha maior conforto na usabilidade de tal equipamento. “Ergonomia é um conjunto de ciências e tecnologias que procura a adaptação confortável e produtiva entre ser humano e seu trabalho, basicamente procurando adaptar as condições de trabalho às características do ser humano” (AÑEZ, 2001 p.18).

Devido sua posição geográfica, Uberlândia é o maior eixo rodoviário do Brasil Central, com um centro de convergência natural de vias de transportes que interligam várias regiões do Brasil, sendo seus principais corredores, os eixos Uberlândia-Santos, Uberlândia-Vitória e Uberlândia-Ilhéus.

A cidade conta também com um dos maiores PIBs do Brasil, um dos melhores saneamentos do país, uma infraestrutura de crescimento, uma grande expansão comercial, industrial e importante via de acesso para visitantes e empresas, como ferrovia (atualmente utilizada apenas para transporte cargas), rodovia e aeroporto. Uberlândia sobrevive do comércio e da facilidade de acesso à cidade, e se encontra ainda em acelerado crescimento.

Em relação à imagem da cidade, ainda que sob o ponto de vista mais abrangente, o que se vê são vários elementos que vivem em desacordo com a paisagem, deixando a esta a desejar. E sobre seus mobiliários urbanos, o que se percebe são postes de iluminação carregados por fios das companhias elétricas e telefônicas, placas informativas e de trânsito implantadas de forma desordenada, lixeiras com design duvidoso, mal distribuídas e mal apresentadas, abrigos de ônibus malcuidados, com vários panfletos colados. Isso tudo transpondo às edificações (comerciais na maior parte da região central) que apresentam fachadas carregadas de informações. Nas proximidades do Terminal Central (TC), a imagem do centro da cidade se encontra carregada visualmente. No bairro Fundinho, zona central e histórica, onde se iniciou a cidade, percebem-se as ruas e calçadas estreitas, por conta do desenho do final do séc. XIX e início do séc. XX, época em que a infraestrutura da cidade recebia o fluxo de forma funcional. Tais ruas e calçadas estreitas foram tomadas por equipamentos, que por seguirem um módulo imposto, são mal dimensionados para essas vias. Em alguns lugares, além do desenho de equipamentos já implantado, o que se vê é a tentativa de implantação de um desenho novo para equipamentos, e que não foi levado adiante, visto que são encontrados em apenas uma área restrita. São exemplos disso os mobiliários urbanos da Av. João Pinheiro.

A cidade sendo composta por espaços públicos com valores e características particulares e distintas, é compreendida

como paisagem artificial criada pelo homem, [...] composta por ruas, praças, avenidas, casas, edifícios, parques e praças, constituída por objetos e imagens influenciados pela dinâmica entre a vida pública e pri-

vada, onde se articulam tempo/espaço, política, trabalho, cultura, consumo, lazer, entre outras dimensões” (Maranho, Oliveira Junior, 2016)

O mobiliário urbano sendo parte integrante destes espaços públicos carregam consigo as características do seu contexto, devendo ter suas funções adequadas para cada localidade. O ponto de partida da delimitação da área de análise segue este princípio de que a cidade é composta por espaços públicos com valores e características particulares e distintas. Assim sendo, prioriza-se a região central da cidade, que comporta um maior número de usuários pelo seu adensamento, bem como vasta quantidade de equipamentos. Tem-se nesta região, no que diz respeito aos espaços públicos, localidades com diferentes características, onde, para a pesquisa, foram escolhidas 3 (três) destas localidades, sendo: Praça Sérgio Pacheco, onde os mobiliários urbanos serão enxergados e analisados considerando as características de praça ou parque e espaço de lazer; Praça Clarimundo Carneiro, onde se encontra o Museu Municipal (Palácio dos Leões), antiga sede da Prefeitura Municipal de Uberlândia, e os mobiliários urbanos serão enxergados e analisados através da sua relação com o contexto de ambiente histórico; Avenida João Pinheiro, no trecho que faz a conexão entre as duas praças citadas e os mobiliários urbanos serão enxergados e analisados em ambiente de circulação e fluxo linear, característica das ruas e calçadas. Já quanto à seleção dos mobiliários urbanos, serão alvo de pesquisa os equipamentos que possuem uma relação mais próxima com o usuário, em que seu contato é mais íntimo, entre os quais pode-se citar como exemplos: bancos, abrigo de espera de ônibus e lixeiras. Levando em consideração esses pontos apresentados, propõe-se um estudo para observar até que ponto os mobiliários urbanos são

eficazes no que diz respeito à imagem que passa aos moradores e visitantes e em relação à funcionalidade e estética, na cidade de Uberlândia/MG. Ademais, tendo como referência o estudo desenvolvido, pretende-se elaborar diretrizes para auxílio à criação de projeto de mobiliário urbano para a cidade em análise ou outras localidades com características semelhantes, bem como diretrizes para gestão destes junto ao poder público responsável. Deste modo, considerando a importância de se ter um desenho com qualidade, identidade e desenvolvido especificamente para certos locais, pensando não só na sua estética como função topocéptica, mas também na sua função e adequação para os usuários, a questão principal desta pesquisa sintetiza-se da seguinte forma: os desenhos de mobiliários urbanos da cidade de Uberlândia / MG são adequados? Quais são as diretrizes mais pertinentes para o desenvolvimento de projeto e também de gestão dos mobiliários urbanos?

OBJETIVO GERAL

Analisar a percepção do usuário em relação ao mobiliário urbano de Uberlândia/MG e propor diretrizes de projeto e gestão de mobiliário urbano para esta cidade e outras cidades brasileiras com características semelhantes.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Realizar estudos e pesquisas para compreender a contribuição do mobiliário urbano na construção da imagem da ci-

- dade, assim como questões ligadas à sua funcionalidade e conforto como ergonomia e questões de caráter simbólico;
- Analisar em Uberlândia/MG a relação do mobiliário urbano com os diferentes contextos urbanos: ruas, praças, parques, centros históricos e etc.;
 - Entender como o assunto é abordado e tratado pelo poder público, afim de averiguar como esses objetos são geridos e cuidados por eles;
 - Analisar, em um espaço urbano delimitado em Uberlândia (MG), a percepção do usuário em relação ao mobiliário urbano em seus aspectos simbólicos, de identidade, ergonômicos, funcionais e etc.;
 - Estabelecer diretrizes de gestão com o intuito de auxiliar o poder público no que diz respeito ao mobiliário urbano para melhor escolha, implantação, manutenção e afins;
 - Estabelecer diretrizes de projeto afim de auxiliar profissionais que desenvolvem projetos de mobiliário urbano para a cidade de Uberlândia e outras cidades brasileiras com características semelhantes, sejam profissionais ligados à administração pública ou aqueles com atuação a partir da iniciativa privada.

ESTRUTURA E CONTEÚDO DA PESQUISA

A presente pesquisa se organiza em cinco capítulos:

Capítulo 01: Apresenta a revisão da literatura pertinente ao trabalho, conceituando o tema mobiliário urbano e sua classificação, assuntos sobre ícone e memória como definidores de simbolismo, percepção da imagem e paisagem urbana como influenciadores da identidade da cidade além de ergonomia e antropometria no que diz respeito ao uso e melhor adaptação dos objetos aos usuários.

Capítulo 02: Definição do ambiente de estudo e seu contexto, delimitação das áreas de estudo e suas características, escolha dos mobiliários urbanos a serem estudados e os critérios utilizados para análise deles.

Capítulo 03: Primeira aproximação acerca do tema na cidade de Uberlândia/MG através de pesquisa de campo realizada na prefeitura, afim de entender como o tema é discutido nos setores onde são atribuídos à gestão dos equipamentos.

Capítulo 04: Pesquisa de campo junto aos usuários com intuito de averiguar a situação dos mobiliários urbanos pela percepção dos entrevistados e suas reais necessidades no que diz respeito ao conforto, funcionalidade e valores simbólicos dos objetos. Análise das informações coletadas durante as entrevistas relacionando-as à pesquisa.

Capítulo 05: Compilação de todos os dados descritos anteriormente de forma a apresentar as diretrizes pertinentes aos profissionais que venham a desenvolver projetos de mobiliário urbano, assim como para o poder público poder gerir tais equipamentos na cidade de Uberlândia de forma mais adequada.

1. CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS

Considerando-se os estudos sobre mobiliário urbano, é possível deparar-se com um campo muito vasto de informações, visto que este é um assunto bastante amplo e abrange diversos universos de pesquisa. O assunto engloba estudos sobre imagem e identidade da cidade, ergonomia, design, tecnologia de materiais, entre outros.

Para o andamento desta pesquisa, serão abordados temas como: a definição e a classificação dos mobiliários urbanos, suas interferências e contribuições para a identidade e imagem do ambiente urbano, a ergonomia nesses objetos de uso cotidiano e design de produto.

O presente capítulo se reserva a apresentar o estado da arte dos 3 (três) primeiros aspectos citados.



1.1 MOBILIÁRIO URBANO

A cidade, sendo composta por espaços públicos com valores e características particulares e distintas, necessita de certas estruturas complementares para que tais espaços possam ser apropriados pelos usuários. Dentre estas estruturas, alguns elementos são essenciais para a boa utilização dos espaços públicos, tais como os postes de iluminação, abrigos de ônibus, acesso ao metrô, cabines telefônicas ou orelhões, placas de sinalização, lixeiras, bancos, esculturas, playgrounds, entre outros. Estes equipamentos são responsáveis pela interlocução e interação entre os espaços urbanos e cidadãos, sendo assim, de suma importância para a vida e vivacidade da cidade.

Os elementos urbanos apareceram nas ruas de nossas cidades por razões que, de certo modo, encontravam-se atreladas aos fatores econômicos, sociais e também estéticos de um determinado conceito histórico-filosófico da sociedade. A medida que as cidades mudavam, o mobiliário acompanhava tais mudanças tanto em termos configuracionais, tecnológicos, funcionais, qualitativos e quantitativos, tornando-se parte indissolúvel da urbe, influenciando, por sua vez, as atitudes dos seus usuários. (MONTENEGRO, 2005, p.34)

Tais elementos são definidos de diversas maneiras, como mobiliário urbano, elemento urbano e equipamento urbano, além de serem classificados de acordo com suas funções/usos ou escala, estes elementos também tem uma forte importância no que diz respeito à identidade do espaço público. Aqui, pretende-se tratar esta terminologia, adotando o termo que melhor se enquadra no conceito supracitado. A classificação adotada e que mais se faz adequada ao motivo desta pesquisa, tende a ressaltar a importância que estes equipamentos possuem para a identidade do ambiente urbano.

1.1.1 DEFINIÇÃO DO TERMO

Ao analisar a definição do termo, de acordo com Creus em Serra (1998, p.06), “mobiliário urbano” é o termo mais usado e difundido, porém não o mais correto. O autor sinaliza que o termo vem de traduções literárias de outras línguas como do francês *mobilier urbain*, do inglês *urban furniture* e do italiano *arredo urbano* e, desta maneira, se tem a ideia de decorar a cidade, considerando tal caracterização errônea e que leva a confusão. Este entendimento de decorar a cidade está ligado ao urbanismo clássico de fins do séc. XIX início do séc. XX em que de certa forma utilizava tais elementos como objetos decorativos e contemplativos, porém nos dias de hoje tomam novas características de estruturação do espaço urbano que vão além da estética. Para o autor citado, “elementos urbanos” é o termo correto a ser utilizado por ter caráter mais universal e compreensível, configurando-se como objetos utilitários que compõem a imagem do ambiente urbano, visto que o “uso, integración, y comprensión son pues conceptos básicos para lá valoración de todo el conjunto de objetos que encontramos em los espacios públicos de la ciudad” (SERRA, 1998, p.06).

Guedes (2005, p.20), adota o termo “equipamentos urbanos” por julgar que nesta definição é possível abranger uma lista mais vasta de objetos que não se adequariam ao termo “mobiliários urbanos”. Como exemplo dado pelo autor, pode ser citada uma tubulação aparente, que se classificaria como um equipamento urbano, por fazer parte de uma estruturação de imagem da ci-

dade, porém sem as mesmas características de objetos classificados como mobiliários urbanos. Ainda, Guedes (2005, p.21) classifica “mobiliários urbanos” como integrante da categoria de “equipamentos urbanos”.

Montenegro (2005, p.29) designa o termo “mobiliário urbano”, tendo, também, o entendimento do caráter utilitário destes como objetos que contribuem para o conforto e comodidade dos cidadãos, priorizando os pedestres. Destaca também que estes objetos “compõem o ambiente construído onde se acham inseridos, sendo parte do desenho urbano das cidades, interagindo com seus usuários e com contexto sociocultural e ambiental” (MONTENEGRO, 2005, p.29).

John (2012, p.28) adota o termo “mobiliário urbano”, por entender que as legislações assim o tratam, designando elementos de diferentes escalas que compõem a paisagem urbana sendo implantados nos espaços públicos. Ainda define tais objetos com fins “de auxiliar na prestação de serviços, na segurança, na orientação e no conforto dos usuários” (JOHN, 2012, p.28). A autora ainda explica a utilização do termo “elementos” designando os itens constituintes do mobiliário urbano, enquadrando vários elementos como por exemplo abrigos de ônibus, postes de sinalização e de iluminação, bancas de revista, cabines telefônicas e bancos.

Kohlsdorf apresenta técnicas utilizadas para a investigação e avaliação de desempenho da forma dos espaços. No entender da autora são as “categorias morfológicas estruturais do espaço urbano”, que ‘radiografa’ as representações urbanísticas convencionais, com fins de mostrar composições geométricas que podem ser, en-

ção, analisadas” (KOHLSDORF, 1996, p.137). Dentre as categorias morfológicas estruturais, encontra-se a categoria “elementos complementares”, que caracteriza objetos de menor escala no ambiente urbano. Esses elementos são fundamentais e, “por vezes, principais responsáveis pela imagem dos lugares”. Ao designar tal termo entendendo todo o universo destes objetos, a autora reserva o termo “mobiliário urbano” aos objetos com características de escala ainda menor e com maior mobilidade, em casos dos bancos, lixeiras, caixas de correio, postes e luminárias, pequenos muros ou cercas, obstáculos de trânsito, hidrantes, fontes e monumentos de pequeno porte.

Na legislação brasileira o termo encontrado é “mobiliário urbano”, sendo que de acordo com o texto da Lei N° 10.098/2000¹, a definição de mobiliário urbano é “conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação” (BRASIL, 2000, p.02).

Outro texto que aborda o tema é a NBR 9050² (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2015) e que discorre a respeito das normas de acessibilidade e classifica os mobiliários urbanos como o:

Conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises,

¹ Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. (BRASIL, 2000)

² Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2015)

bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga. (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2015, p. 05)

Ainda sobre a NBR 9050, esta norma adota também o termo equipamento urbano para definir “todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, em espaços públicos e privados” (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2015, p. 04). Esta definição pode vir de encontro com a descrição de mobiliários urbanos e serem entendidas como sinônimos pela norma, porém a definição de equipamento urbano apresentada se encontra um tanto quanto vaga e aberta, sendo que a definição de mobiliário urbano já apresenta um recorte mais específico e explicativo a respeito do tema. Portanto, aqui será entendido que o termo adequado e aderido pela NBR 9050 é mobiliário urbano.

É importante frisar que nos textos em vigor, nas duas normas citadas, não se tem uma classificação dos mobiliários urbanos, apenas uma breve exemplificação, o que abre margens, legalmente, para o entendimento do que pode ser considerado, ou não, mobiliário urbano. Em 1986 foi criada a NRB 9283³, responsável por essa classificação, sendo considerados mobiliários urbanos “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” (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 1986, p.01). Eram listados 91 objetos divididos em categorias e subcategorias de acordo com

suas funções predominantes. Essa norma foi cancelada em 31 de outubro de 2014, ficando apenas vigente a Lei N° 10.098/2000 e a norma NBR 9050.

Outra normativa que discorre a respeito do mobiliário urbano é o Manual para Implantação de Mobiliário Urbano na cidade do Rio de Janeiro (1996), que sinaliza os métodos de implantação dos equipamentos na cidade carioca. No documento, o termo adotado é “mobiliário urbano” e estes são definidos como “a coleção de artefatos implantados no espaço público da cidade, de natureza utilitária ou de interesse urbanístico, paisagístico, simbólico ou cultural” (1996, p.11).

Embora a discussão sobre o termo correto a se utilizar possa nos levar a diversos caminhos, aqui o termo utilizado será “mobiliário urbano”, entendendo que, para a legislação vigente, este é o termo legalmente adotado para designar objetos de menor escala, estruturadores do espaço urbano com características utilitárias, estéticas, que respondam a valorização sociocultural do espaço urbano, além de integrá-lo ao cidadão.

³ Mobiliário Urbano – Classificação. (Associação Brasileira de Normas Técnicas, 1986). Norma cancelada em out. 2014. Não foram encontrados registros sobre o motivo do cancelamento da norma.

1.1.2 CLASSIFICAÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO

Após a definição do termo a ser adotado, entende-se que classificar os mobiliários urbanos em categorias diferentes nos auxilia na avaliação e investigação destes objetos de forma mais assertiva e dentro do que se espera no estudo. É importante observar que os critérios de classificação dos mobiliários urbanos não são unanimidade entre os diversos autores que abordam o assunto, conforme quadro 01 (página 38). Dentre os critérios utilizados, são encontradas divisões em categorias por base no uso/função dos objetos, assim como por base na escala destes, sendo que também podem ser classificados por critérios de função/escala. Vale notar que, de acordo com os critérios utilizados, pode-se chegar a resultados variados, observando-se que, quando são utilizados critérios de uso/função na classificação dos mobiliários urbanos, ficam mais claros os resultados de análises que visam responder questões sobre os objetos isoladamente, além da interação entre estes e os usuários. Já quando são utilizados critérios de escala, os resultados mais claros se dão em análises que visam entender o comportamento dos mobiliários urbanos e sua interferência na imagem e paisagem urbana.

Atualmente se tem na legislação brasileira algumas leis que abordam o assunto “mobiliário urbano” (Lei 10.098/2000; ABNT NBR 9050/2015), porém nenhuma delas classifica os mesmos. A ABNT NBR 9283 de 1986, que foi cancelada em 2014, apresentava a classificação destes objetos. Neste trabalho, será utilizada esta norma em

específico, mesmo que cancelada, para demonstrar como o assunto era entendido para a legislação brasileira. A NBR 9283 classificava os mobiliários em 9 (nove) categorias, sendo que uma delas era dividida em 4 (quatro) subcategorias. Os critérios de classificação se davam pelas funções dos objetos.

Continuando a apresentar as classificações por via das normativas, para o Manual para Implantação de Mobiliário Urbano na cidade do Rio de Janeiro “há várias formas de classificação destes elementos, de acordo com sua natureza, tipologia, modo de inserção no espaço público e outras” (1996, p.19), porém o Manual adota a classificação por funções, divididas em 6 (seis) categorias.

Serra (1998, p.19) classifica os mobiliários urbanos em 8 (oito) categorias de acordo com critérios de uso e função. Nestas 8 categorias estão inseridos apenas objetos de maior mobilidade e flexibilidade, desconsiderando em sua classificação objetos integrantes da paisagem urbana de forma mais rígida como “*pavimentos, aceras, escalones, rejas, imbornales, pozos de registro, cierres provisionales, rótulos, mástiles, parasoles, pérgolas, mesas, palos de electrificación, señales de tráfico, marcas viales, etc.*” (1998, p.19), que traduzidos seriam os pavimentos, calçadas, degraus, grades, bueiros, poços de visita, fechamentos temporários, sinalizações, mastros, guarda-sóis, pérgulas, mesas, postes de energia elétrica, sinais de trânsito, marcações rodoviárias, etc.

Mourthé (1999, p.07) também classifica os mobiliários urbanos por critérios de função visto que, no entendimento da autora, cada um dos objetos vem para suprir demandas diferentes.



Ao considerar os estudos de Kohlsdorf (1996, p.160-161) tem-se uma visão diferente dos acima mencionados, visto que em uma de suas “categorias morfológicas estruturais do espaço urbano” se encontram os objetos aqui pesquisados. Para a autora, estes objetos se encontram na categoria de “elementos complementares” em que ela os divide por escala e função. Sendo que esta categoria é dividida em 3 subcategorias, em que uma é de maior flexibilidade, na qual se encontram o maior número de objetos listados que é a subcategoria de “mobiários urbanos” e as demais categorias se dividem pela função informativa (elementos de informação apostos) e pela noção de escala (pequenas construções).

Ao se tratar de escala identificam-se os estudos de Guedes (2005, p.27) que classifica os mobiliários urbanos por critérios de escala visto que, para o autor, “a dimensão relacionada com a visualização sugere a noção da porção espacial ocupada pelos equipamentos no contexto urbano” (GUEDES, 2005, p.27).

Desta feita, para que as classificações citadas sejam sintetizadas, criou-se o quadro a seguir, em que são apresentados os critérios de classificação, as categorias, além do termo utilizado por cada autor ou norma:

Quadro 1 - Síntese de classificação dos mobiliários urbanos por autor

FONTE	TERMO	CRITÉRIOS	CATEGORIAS
ABNT (1986)	Mobiliários Urbanos	Função	Circulação e Transporte; Cultura e Religião; Esporte e Lazer; Infraestrutura: - Sistemas de Comunicações; - Sistema de energia; - Sistema de iluminação pública; - Sistema de saneamento; Segurança pública e Proteção; Abrigo; Comércio; Informação e comunicação visual; Ornamentação da paisagem e Ambientação urbana.
Manual para Implantação de Mobiliário Urbano na cidade do Rio de Janeiro (1996)	Mobiliários Urbanos	Função	Estruturas; Engenheiros publicitários; Cabines e quiosques; Separação de meios; Elementos paisagísticos; Equipamentos de lazer.
Serra (1998)	Elementos Urbanos	Função	Urbanização e limitação; Descanso; Iluminação; Jardinagem e água; Comunicação; Serviço público; Comerciais; Limpeza.
Mourthé (1999)	Mobiliários Urbanos	Função	Elementos decorativos; Mobiliário de serviço; Mobiliário de lazer; Mobiliário de comercialização; Mobiliário de sinalização; Mobiliário de publicidade.
Kohlsdorf (1996)	Elementos Complementares	Função/Escala	Elementos de informação apostos; Pequenas construções; Mobiliário urbano.
Guedes (2005)	Equipamentos Urbanos	Escala	Equipamentos de pequeno porte; Equipamentos de médio porte; Equipamentos de grande porte.

Para este trabalho, será adotada a classificação por ordem das funções/ usos, visto que aqui se faz necessária a investigação dos mobiliários urbanos não apenas como integrantes da paisagem, mas também de forma isolada. Ainda serão analisadas as interações, equipamentos/ usuários e, para tal entendimento, é importante distinguir os objetos pelas funções cabíveis a cada um deles e sua dinâmica de uso na relação homem/ objeto.

1.1.3 MOBILIÁRIOS URBANOS ICÔNICOS

Considerando a percepção da imagem do mobiliário urbano, objetiva-se entender também a relação que se dá entre memória e ícone, de forma a compreender como o mobiliário urbano pode contribuir para a rememoração de lembranças, sendo visto pela ótica de ícone. Portanto, a discussão a ser apresentada foi estruturada a partir de estudos sobre memória coletiva do sociólogo francês Maurice Halbwachs (1877 – 1945), além dos estudos semióticos do filósofo americano Charles Sanders Peirce (1839 – 1914).

1.1.3.1 ÍCONES

A palavra ícone deriva do grego e significa uma imagem que nos leva a Deus, porém tal termo adquiriu novos sentidos no mundo contemporâneo.

Pela semiótica peirceana, é possível entender que:

Há três tipos de signos. Primeiro, há a semelhança, ou ícones, que expressam ideias das coisas que eles representam simplesmente por imitá-las. Segundo, há indícios, ou índices, que mostram algo sobre as coisas, atualizam-se sendo fisicamente conectados a elas. [...] Terceiro, há símbolos, ou coisas gerais, que se veem associadas com seus significados de uso. (Peirce, 2007, p.48)

Portanto, “o signo, pelo viés peirceano, é um primeiro que está em real relação de substituição com um segundo, seu objeto, por meio da geração de um terceiro, seu interpretante” (GAMBARATO, 2010, p.21). Assim, o ícone se define como um signo que, por uma relação de semelhança, representa algo, podendo assim substituir este algo, até em sua ausência quando mantém o significado do mesmo. Vale salientar que o ícone não é o algo que ele representa, mas sim a sua imitação mais perfeita possível. “Pode ser a figuração simbólica de um objeto ou de uma pessoa, de forma a manter-se uma relação de similitude com o referente real”. (KUDELSKA, 2014, p.11)

Contudo, ainda que um signo represente um objeto, ele não terá condições de representar seu objeto em todos os aspectos. Dependendo da natureza do fundamento do signo, diferente será sua relação com o objeto dinâmico e diferente será a natureza do objeto imediato. O objeto imediato de um ícone só pode sugerir seu objeto dinâmico, já que o ícone é um signo que tem como fundamento uma qualidade. (CARDOSO, 2007, p.06)

Segundo Peirce (2007, p.47), “todo raciocínio é uma interpretação de signos de algum tipo, no entanto, é uma questão difícil que exige profunda reflexão”. No campo da arquitetura e do *design*, diz-se que:

os fenômenos culturais são abordados pela Semiótica como siste-

mas de signos, os quais constroem significações e vão dando sentido às coisas. Tal teoria se preocupa com qualquer sistema de signos, como a música, a fotografia, o cinema, as artes plásticas, o design, a moda, a mídia etc. (NICOLAU *et al.*, 2010, p.04).

Nesse sentido, é mister destacar o que é observado por Moura (2017, p.05), em que ao buscar novos ícones arquitetônicos e urbanísticos para a região portuária do Rio de Janeiro, encontra no Museu de Arte do Rio (MAR) (figura 01) a intervenção arquitetônica do escritório Bernardes + Jacobsen Arquitetura que tem por prioridade “integrar três edifícios com idades e estéticas distintas, o Palacete Dom João, o prédio da Polícia e a antiga rodoviária”, usando uma cobertura suspensa entre os edifícios com características sinuosa e fluida,

que tem por intenção, segundo os arquitetos, simular a superfície da água, usando de um signo para dar sentido à edificação.

O interessante de se notar nesse projeto é a relação que ele também procura estabelecer com o patrimônio arquitetônico local, sem deixar de adicionar novos elementos que marquem materialmente a chegada do “novo”. Essa relação com o patrimônio histórico é uma estratégia recorrente no empresariamento urbano, sobretudo entre aqueles que pretendem, por meio de projetos associados à noção de “revitalização urbana”, transformar espaços da cidade específicos para o consumo turístico, a atração de investidores, de frequentadores e de moradores. (MOURA, 2017, p.05)

Figura 01 - Museu de Arte do Rio (MAR). Cobertura sinuosa que faz a conexão entre o edifício antigo e o novo.

Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-108254/mar-museu-de-arte-do-rio-bernardes-jacobsen-arquitetura>> Acesso em: 11 de set. 2018



Segundo Kudelska (2014, p.11), a palavra Ícone também pode servir para referir algo ou alguém que tenha se destacado no mundo, usando tal termo como símbolo de grandiosidade. Por esse critério, Pelé seria um ícone do futebol assim como o Edifício Copan seria um ícone da arquitetura paulistana.

1.1.3.2 MEMÓRIA

Quanto ao que tange a memória, reconstruir eventos vividos de forma a completar, reforçar ou até enfraquecer o que já se sabe sobre tal, mesmo quando outras circunstâncias permanecem obscuras, é o seu papel segundo Halbwachs (2003, p.29). Quando tenta-se evocar uma recordação, ela nos vem de forma turva, sem clareza, com detalhes que passam despercebidos, visto que uma lembrança nunca será fidedigna com o real acontecido, isso se dá pelo fato da memória reconstruir os acontecimentos de acordo com um compilado de informações que, ao se unirem, dão um subsídio para se relembrar e não reviver o momento.

Para a construção das memórias, é necessário que recorrer a testemunhos, já que “nossa impressão pode se basear não apenas na nossa lembrança, mas também na de outros” (HALBWACHS, 2003, p.29). Ainda segundo Halbwachs, isso ocorre, pois, nossa memória é considerada uma memória coletiva, onde cada reconstrução de eventos passados se dá pela junção de lembranças vividas por indivíduos do mesmo grupo. Sendo que

esta memória coletiva tem assim uma importante função de contribuir para o sentimento de pertinência a um grupo de passado comum, que compartilha memórias. Ela garante o sentimento de identidade do indivíduo calcado numa memória compartilhada não só no campo histórico, do real, mas sobretudo no campo simbólico (KESSEL, 2003, p.03).

A presença dos testemunhos é essencial na construção das memórias, pois nenhum indivíduo vive uma experiência sem a interferência de uma entidade externa, ou seja, há sempre certa convenção a respeito de algo ou alguém em cada vivências. Essa interferência vem de diversas formas. Quando, por exemplo, um amigo de infância é lembrado, bem como os fatos da juventude, a reconstrução da memória se dá por meio de algo que é remetido por uma pessoa e alimentado por outra, resultando em uma lembrança mais vívida e detalhada, porém nunca exatamente como o real. Mesmo que individualmente, a memória se dá de forma coletiva, pois é carregada de uma quantidade de pessoas. Pode-se estar em passeio por uma cidade nunca antes visitada, criar assim novas lembranças e, mesmo assim, tais memórias estarem condicionadas a um amigo que já havia antes visitado e falado a respeito, a um texto antes lido com dicas e informações de roteiro, a mapas de localização que mesmo não sendo uma companhia física de alguém, são relatos e informações explicitadas por vivências de outras pessoas. Os testemunhos acima citados “não são necessários testemunhos no sentido literal da palavra, ou seja, indivíduos presentes sob uma forma material e sensível” (HALBWACHS, 2003, p.31). São variados os tipos de testemunhos: livros lidos, filmes assistidos, músicas ouvidas, ambientes ou objetos divididos por um grupo. Sendo assim, mesmo que sós, as lembranças são estimuladas por diversos fatores externos.

Os lugares são uma importante referência na memória dos indivíduos, donde se segue que as mudanças empreendidas nesses lugares acarretam mudanças importantes na vida e na memória dos grupos” (KESSEL, 2003, p.04) pois esse ambiente, além de trazer nossa marca, traz também a dos outros. Os espaços ou os objetos materiais nos permitem a sensação de ordem e tranquilidade, pois não mudam com frequência e facilidade, o que nos apresenta uma imagem de estabilidade e permanência.

Assim, não há memória coletiva que não aconteça em um contexto espacial. Ora, o espaço é uma realidade que dura: nossas impressões se sucedem umas às outras, nada permanece em nosso espírito e não compreenderíamos que seja possível retomar o passado se ele não estivesse conservado no ambiente material que nos circunda. É ao espaço, ao nosso espaço – o espaço que ocupamos, por onde passamos muitas vezes, a que sempre temos acesso e que, de qualquer maneira, nossa imaginação ou nosso pensamento a cada instante é capaz de reconstruir – que devemos voltar nossa atenção, é nele que nosso pensamento tem de se fixar para que essa ou aquela categoria de lembranças reapareça (HALBWACHS, 2003, p.170).

O espaço é, portanto, importante na definição de um grupo, um indivíduo, suas vivências e experiências, tudo se dá em algum lugar, isto é a essência da memória.

1.1.3.3 MOBILIÁRIOS URBANOS ICÔNICOS

Quando se falar sobre mobiliários urbanos icônicos, remete-se a equipamentos que por meio de sua estética ou funcionalidade tragam na memória das pessoas a sensação de pertencimento a um lugar. Alguns desses equipamentos carregam em si um simbolismo tão grande que ao apresentar-se, mesmo que de forma verbal, facilmente será reconhecido e associado a um ambiente. E essa é a essência de um ícone, tanto para a semiótica, sendo a representação de algo, quanto para o popular como um símbolo de identidade.

Uns dos exemplos que a ser descrito são as cabines telefônicas britânicas, muitas vezes mais relacionadas à cidade de Londres. Escolhida por meio de um concurso público para projeto de uma nova cabine que substituísse o “Kiosk nº 1” (ou apenas “K1”), o “Kiosk nº 2” (ou apenas “K2”) foi desenhado em meados da década de 1920 pelo arquiteto Sir Giles Gilbert Scott, pintadas na cor vermelha para que sua visualização fosse mais precisa e distinguida à distância. Pelo seu custo de produção poucas foram implantadas, e ainda assim, várias foram as tentativas de adaptação das peças. Até que em 1935 o mesmo arquiteto cria o “Kiosk nº 6” (ou apenas “K6”) que manteve as características originais da K2, porém com um melhor custo. A cabine fazia parte de um “kit” em conjunto com o tradicional poste de correios pela General Post Office (agência de correios local) (figura 02). Em 2006 o Design Museum e a BBC Television organizam uma competição a fim de encontrar o design icônico favorito da Grã-Bretanha (desde 1900) pelo público, ficando a Telephone Box



entre as 10 (dez) primeiras. Pelo custo de manutenção desses equipamentos e a falta de uso decorrente pelo uso de celulares, as cabines aos poucos estavam sendo retiradas das ruas. Pela importância de tais elementos na paisagem britânica, a população protestou contra a retirada das cabines, surgindo assim uma campanha em que qualquer pessoa poderia “adotar” uma cabine e se tornar responsável por sua manutenção, o que nos mostra que, para as pessoas, “os laços que o prendiam ao lugar lhe aparecem com mais nitidez no momento que se romperiam. [...] um acontecimento realmente grave sempre traz consigo uma mudança nas relações do grupo com o lugar” (HALBWACHS, 2003, p.160).

Figura 02 - “Kit” Cabine telefônica K6 e poste de correios

Fonte:<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/7d/K6_Telephone_Box_and_Edward_VII_Pillar_Box_Amberley.jpg/220px-K6_Telephone_Box_and_Edward_VII_Pillar_Box_Amberley.jpg> Acesso em: 11 de set. 2018



Outro exemplo europeu de mobiliário urbano icônico são as entradas do *Métropolitain* de Paris (figura 03), em estilo art-nouveau e criadas pelo arquiteto e desenhista industrial francês Hector Guimard. Essas entradas de metrô, pintadas em verde para remeter à pátina de cobre (material caro) eram na verdade feitas em ferro fundido (material mais barato) e vidro, modulares e cheias de ornamentos no início do séc. XX. O destaque fica para a preocupação no embelezamento do espaço público, trazendo para as massas um desenho em estilo que na época era relacionado a produtos caros e elitizados. Sendo assim, se tornaram um marco da cidade para os cidadãos. Hoje não existem muitas dessas entradas em uso, várias foram substituídas por outras mais modernas. O desenho dessas entradas é tão expressivo que se tornou referência para a criação de diversas outras na Europa.

Figura 03 – Entrada Metropolitain de Paris

Fonte: <<https://soundlandscapes.files.wordpress.com/2011/04/016.jpg>> Acesso em: 11 de set. 2018

Em Los Angeles nos Estados Unidos, um marco extremamente famoso é o letreiro de Hollywood (figura 04), sendo um monumento estético e o maior símbolo da cidade. Foi criado no ano de 1921 e erguido oficialmente no ano de 1923, para a publicidade de um loteamento. O letreiro originalmente divulgava “Hollywoodland” e ficou mundialmente famoso por ser “coadjuvante” de vários filmes. Ao final da década de 1940 foram retiradas as letras l,a,n e d, ficando apenas Hollywood. Durante alguns períodos o monumento esteve em situação de depredação, sem manutenção e sem os devidos cuidados e em alguns casos já foi até cogitada sua demolição. Nos anos de 1970 devido à falta de manutenção ele não pôde ser reformado, sendo substituído por um novo letreiro com melhor

estrutura e desde então recebe constante manutenção, sendo pintado periodicamente. O letreiro foi por algumas vezes modificados em manifestações, alterando algumas letras formando novas palavras e sentidos. Um dos mais famosos desses casos, em 1976, foi a alteração de algumas letras com panos brancos e pretos para formar a palavra “Hollyweed” em comemoração a uma lei que descriminalizava o porte de pequenas quantidades de maconha. Por conta dessas manifestações o letreiro foi fechado ao público, sendo cercado e monitorado por câmeras de segurança. Além disso, em 2010 foram levantados fundos por meio de pessoas e fundações famosas para a compra de terrenos nos arredores do letreiro, para preservar seu entorno e conseqüentemente o próprio monumento.

Figura 04 - Letreiro de Hollywood

Fonte: <<https://www.asviagensdetrim.com.br/ver-a-placa-de-hollywood/>> Acesso em: 11 de set. 2018





Figura 05 - Padrão de calçamento de São Paulo

Fonte: <<https://blogdaarquitectura.com/wp-content/uploads/2017/09/s%C3%A3o-paulo-blog-da-arquitetura.jpg>> Acesso em: 11 de set. 2018

Um exemplo brasileiro, é o padrão de calçamento da cidade de São Paulo (figura 05), que foi vencedor de um concurso cultural em 1965. A criadora, arquiteta e artista plástica Mirthes Bernardes, em depoimento (TV Folha, 2015), afirmou considerar seu desenho simples e que não tinha a pretensão de vencer o concurso, e muito menos imaginava que ele viesse a se tornar um dos maiores símbolos de São Paulo. Com inspiração no calçadão de Copacabana, Rio de

Janeiro, a fim de trazer movimento e embelezamento no desenho, foi pensado em formas simples e geométricas, remetendo ao mapa do estado de São Paulo, Bernardes comenta que pensava que se no Rio de Janeiro se tem calçadas tão bonitas, por que em São Paulo não poderia ter? Hoje, os poucos calçamentos ainda existentes estão desaparecendo, sendo substituídos por calçamentos em concreto, o que entristece a sua criadora.

Porém, se existe um equipamento mais icônico do Brasil, não ficando restrito a apenas a uma cidade ou região, mas sim em todo o território nacional, é o famoso “orelhão”, como são popularmente chamadas as típicas cabines telefônicas públicas brasileiras (Figura 06) cujo nome oficial é Chu II e foi criado pela arquiteta Chu Ming Silveira. Em seu memorial descritivo destaca a busca por uma solução em termos de design e acústica para a proteção dos telefones públicos trazendo um custo-performance superior as dos usados anteriormente. Foram desenvolvidos três desenhos diferentes, dois deles para ambiente fechados e semiabertos, conhecidos como orelhinha e concha, respectivamente, e foram desenvolvidos em acrílico transparente para melhor permeabilidade visual, importante em espaços com essas características. Já o terceiro modelo, o famoso orelhão, desenvolvido para áreas públicas abertas deveria atender uma complexidade de fatores maior, como o excesso de ruídos nas ruas, o uso por diferentes tipos e classes de pessoas, resistência a intempéries, dentre outros. Neste caso, dispensa a transparência para prover maior privacidade ao usuário tendo como alternativa de material a fibra de vidro. Os desenhos buscaram inspiração no ovo, que segundo a arquiteta seria perfeito em termos acústicos, foi implantado inicialmente nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro em 1971, logo se popularizando por todo o país. Hoje, os orelhões, assim como as cabines telefônicas de Londres, estão cada vez mais escassos por desuso.

Figura 06 - Cabine telefônica “orelhão”

Fonte: <<http://www.sales.sp.gov.br/secretarias/secretaria-municipal-de-administracao/noticias/sales-troca-orelhoes-e-novos-aparelhos-to-mam-conta-da-cidade/175>> Acesso em: 11 de set. 2018



Como visto anteriormente, a memória se condiciona a um espaço. Este espaço e seus elementos complementares nos dão condições de recriar momentos antes vividos por evocação de referências mentais que, ao mesmo tempo estão ligadas a memórias de outrem. O espaço tem essa importância devido a sua capacidade de se manter estável por bastante tempo, sem envelhecer ou perder algumas de suas partes ou características facilmente. Partindo desse princípio, tem-se que o ambiente urbano é um dos espaços que mais nos dão condições de rememoração, pois as mudanças no mesmo são mais demoradas, permitindo assim um ambiente mais duradouro sem interferências no que diz respeito à sua estrutura física. Porém, também é um ambiente dinâmico e que ao mesmo tempo que pouco muda em sua estrutura, vive diversas mudanças em cores, texturas e afins, aumento no uso/desuso do espaço público, o que pode torná-lo mais bem cuidado ou depredado/abandonado e inclusive podendo ser alvo da “higienização” pública, a busca por um ideal de beleza, muitas vezes questionável, exemplos disso foram os painéis de arte urbana da cidade de São Paulo que infelizmente foram pintados de cinza no início da gestão do prefeito João Dória em 2017, que pôde transformar totalmente um ambiente sem mudar absolutamente nada em sua estrutura, simplesmente fazendo uma mudança de cores e texturas (Jornal Nacional, 2017).

Nesse processo de construção de memória coletiva, podem ser usados vários sentidos para identificar e caracterizar um espaço, como é o caso da visão (ao nível da percepção de cor, forma, ou movimento), do tato (por via do sentir de texturas ou formas), do odor, entre outras. Ou seja, a identidade de uma urbe não é passível de ser constituída por uma única imagem, mas pela agregação de grupos de mensagens sensitivas e simbólicas que na sua interligação constituem a identidade percebida de determinada cidade. Logo, determinado equipamento urbano pode contribuir como indicador favorável ou desfavorável à construção dessa identidade. (FRANCISCO, 2018, p.271)

É válido notar que os ícones são elementos intrínsecos à memória, visto que por meio da representação do real é possível se referenciar ao abstrato. Quando é preciso lembrar de um certo lugar, há que se recorrer a referências para isso, como a casa da porta azul, no sentindo em que a imagem da porta mentalmente pode remeter a uma cópia do real, trazendo consigo seus significados como forma de ícone e remetendo ao espaço da memória vivida, no caso, a casa.

Com o exemplo acima, é possível concluir também que os elementos urbanos – como os mobiliários urbanos – em forma de ícones nos remontem a um certo espaço, como a cidade das cabines telefônicas vermelhas, onde os ícones são importantes fomentadores das memórias. E este pode ser um dos sentidos para os mobiliários inseridos nos contextos urbanos.

1.2 IDENTIDADE DO AMBIENTE URBANO

Aqui serão esclarecidas questões a respeito da identidade e imagem do espaço urbano. Analisando o termo 'Cidade', este geralmente é utilizado para designar uma entidade político-administrativa, uma área urbanizada, que se diferencia de vilas e outras entidades urbanas por meio de vários critérios, os quais incluem população, densidade populacional ou estatuto legal. Em muitos casos, a palavra "cidade" é usada para descrever uma área de urbanização contígua, a qual poderá abranger diversas entidades administrativas.

Segundo Correa (2000, p.11), a cidade pode ser definida como sendo um espaço

Fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço [...] derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem [...] inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. (CORREA, 2000, p.11).

Atualmente, devido ao crescente processo de urbanização, as cidades vêm se transformando cada vez mais em difusoras de novos

padrões nas relações sociais, considerando tanto as necessidades e utilidades coletivas, quanto as individuais.

Não é possível pensar na cidade, sem pensar na sociedade e seus signos, lastros culturais e históricos, particularidades incrustadas não só no ambiente, mas também em seus utentes, sendo que "*la ciudad es primeramente producto cultural y también productora de cultura*" (JÁUREGUI, 2012, p.72). A imagem dos espaços urbanos é carregada de informações que transmitem ao observador, o que ali comporta, o que ali existe e o que ali vive. Portanto, "cada cidade vai formando o seu desenho a partir da configuração de sua morfologia, que surge como produto das dinâmicas sociais repercutidas na produção do espaço urbano", (GABARDO, 2001, p.85) sendo que

uma cidade é algo mais do que o somatório dos seus habitantes: é uma unidade geradora de um excedente de bem-estar e de facilidades que leva a maioria das pessoas a preferirem viver em comunidade a viverem isoladas. (CULLEN, 2010, p.9)

Também é possível afirmar que a cidade é produto da sociedade, porém ela não é estática, não é uma construção que se faz e ali fica, é um ambiente que não se acaba, "uma coisa só percebida no decorrer de longos períodos de tempo" podendo ser considerada "uma arte temporal" (LYNCH, 2011, p.01) em que tais transformações decorrem da prática e natureza social que nela se faz. (KOHLSDORF, 1996, p.21)

A cidade só é cidade por ser um ambiente habitado, sendo que o homem é responsável por ela, pois a cria, a transforma, a vive e em alguns casos a destrói e a abandona. O homem não é apenas um

utente, mas ele faz parte da cidade, ele é a cidade. É o ser que transforma esse ambiente em um emaranhado de correntes e relações, com partes distintas que se interligam, com diversidade de usos, diversidade de classes, diversidade de tribos que é, portanto, um organismo vivo. “Porém, se ao cabo de todo esse esforço a cidade se apresenta monótona, incharacterística ou amorfa, ela não cumpre a sua missão”. (CULLEN, 2010, p.10)

1.2.1 APREENSÃO DA IMAGEM URBANA

A apreensão do espaço urbano se dá pelos sentidos. O homem é ser sensível e o ambiente urbano é um “prato cheio” que permite senti-lo de diversas formas: nos odores apreciáveis ou não, nas texturas que não se acabam, na diversidade de sons e, importante dizer, ainda permite enxergar imagens infundáveis, sendo que esse talvez seja o principal recurso de apreensão do espaço.

Grandes autores utilizam do recurso da visão para a apreensão e entendimento do ambiente urbano, sendo que várias metodologias de análise partem deste sentido para a compreensão das cidades.

Para Cullen, a cidade pode ser apreendida de diversas formas, através de várias características distinguíveis de cada ambiente que despertam atenção por meio da emoção que passa. Para tal, ele se utiliza de 3 (três) aspectos: ótico, local e conteúdo.

O aspecto ótico, ou o que é chamado por ele de “visão serial” (figura 07) é exemplificado na situação de uma pessoa que atravessa uma cidade e que em seu percurso consegue identificar diversas imagens, com uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas, sendo que a pessoa pode sentir um impacto emocional das revelações que os elementos da cidade as transmite por meio da visão. Ainda explica a existência de 2 (dois) pontos experimentados no decorrer do percurso, a imagem existente, que nada mais é que a que está à frente, o que se pode observar de imediato e a imagem emergente, aquela que está por vir, a que se é possível ver mas não se sabe se será. Cullen (2010, p.21) explica que é necessário manter-se com olhar crítico e sempre atento, em que um simples caminhar passa uma sensação de mistério, em que a cada passo pode-se descobrir novas coisas e que os mínimos desvios, saliências, reentrâncias e afins tem efeito dramático.

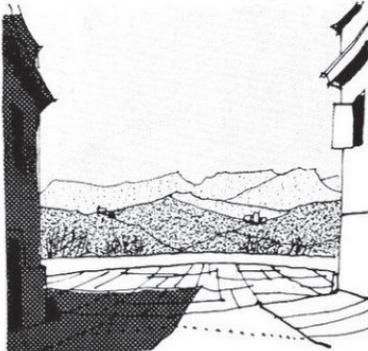
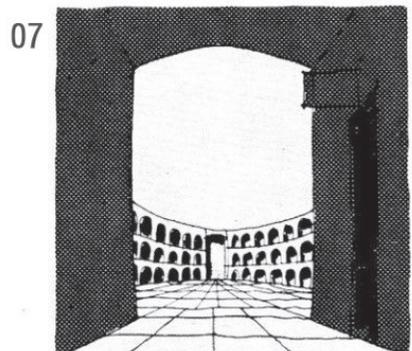
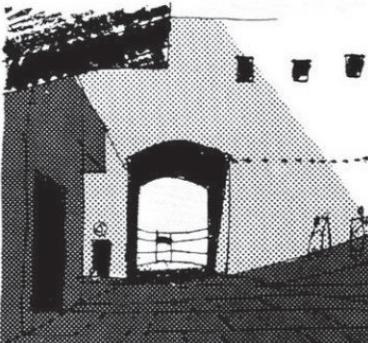
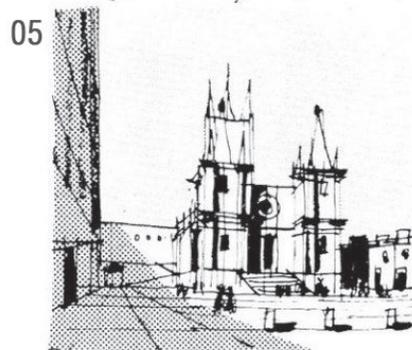
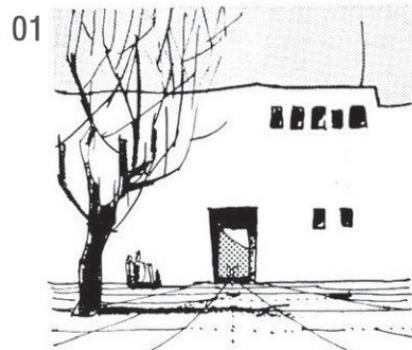


Figura 07 - Conceito de Visão Serial de Cullen
Fonte: Adaptado de Cullen (2010, p.19)

O aspecto Local se faz considerando as reações perante a posição no espaço, sensações que são provocadas pelo mesmo, seja ele aberto ou fechado, além da mudança dele. Várias sensações podem ser causadas por um efeito de espaço, como a claustrofobia em ambientes mais fechados e a agorafobia em ambientes muito abertos (2010, p.31). Um simples exemplo dado pelo autor (2010, p.11) ilustrando passo a passo uma situação que ao se entrar em uma sala em primeiro lugar pensa-se “estou fora”, em um segundo momento pensa-se “estou entrando” e por último pensa-se “estou dentro”, que implica no senso de identificação com o espaço, despertando o sentido de localização. Além disso, Cullen (2010, p.12) propõe a reflexão de que a existência de um “aqui” pressupõe automaticamente a existência de um além, pois é inconcebível a existência de um sem a existência do outro. A relação entre o “aqui” e o “além” é também um ponto chave para a compreensão do espaço, sendo “aqui” o que vivencia-se o presente e o “além” algo que está presente, mas que ao mesmo tempo está fora do alcance, sendo ainda pressuposto a ideia de que o “além” pode ser conhecido ou não (2010, p.36-37).

O último, mas não menos importante aspecto, é o conteúdo que é de fato a constituição da cidade no que diz respeito a cor, textura, escala, estilo, natureza, personalidade e tudo que a individualiza. Para Cullen (2010, p.13-14) a conjunção desses elementos de forma harmoniosa, traz benefícios a comunidade em relação ao conteúdo do espaço justamente por experimentar os contrastes entre eles não permitindo assim o convencionalismo, forte fonte de tédio, mas sim relação entre o “aqui” e o “além”, trazendo à tona a com-

plexidade que cativa o olhar. Outro fator importante é a escala que “não é dimensão, mas sim a dimensão que um edifício reivindica, implicitamente, aos nossos olhos”. (CULLEN, 2010, p.81) Aqui, a dimensão é a que a imagem transmite e que permite sentir o espaço.

Lynch mostra que o aspecto individual também é muito importante na apreensão do ambiente urbano, visto que “cada cidadão tem vastas associações com alguma parte de sua cidade, e a imagem de cada um está impregnada de lembranças e significados” (2011, p.01), porém o aspecto coletivo se faz importante também já que “parece existir um consenso substancial entre membros do mesmo grupo” (2011, p.8).

Para o autor, a cidade nunca está acabada, sendo fruto de diversas modificações ao decorrer do tempo e, portanto, ela não é apenas um objeto percebido, mas sim o produto destas transformações. Além disso, coloca o homem não apenas como um observador, mas sim como parte da cidade.

Considerando a cidade não como um todo em si, mas sim a junção de várias partes, um ponto crucial para o entendimento da imagem urbana se dá no que Lynch chama de Legibilidade (2011, p.3), que nada mais é que a facilidade com que as partes da imagem são reconhecidas e organizadas num modelo coerente, sendo a construção da imagem ambiental um processo bilateral entre observador e ambiente. Para estruturar a imagem ambiental são objetos de análise 3 (três) componentes: identidade, estrutura e significado.

O primeiro passo para a construção da imagem ambiental é iden-

tificar o objeto, distinguindo-o de outros. Lynch fala de identidade não como igualdade entre duas coisas, mas sim como a unicidade delas, individualizando e diferenciando-os. Depois é preciso que seja incluída a imagem e a relação estrutural do objeto com o observador e outros objetos. Por último, o objeto deve ter um significado para o observador, seja ele prático ou emocional. Para Lynch, a imagem deve ter qualidades, deve ser comunicável, legível a outros indivíduos chegando assim ao conceito de imaginabilidade, que é “a característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer obser-

vador dado”, (2011, p.11) sendo que é possível treinar o observador, que no caso aprende pela repetição da experiência a interpretar a cena.

Na abordagem de Lynch, os principais definidores da imagem da cidade são elementos físicos classificados em 5 (cinco) tipos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos (figura 08). Porém, outros fatores também contribuem para a formação da imagem como o significado social de uma área, sua função, sua história e até seu nome.



Figura 08 – Elementos classificados por Lynch

Fonte: Adaptado de <<https://mg2.com/insights/rethinking-navigation-discovery-and-exploration-in-the-retail-environment/>> Acesso em: 18 de set. 2018

As vias são os canais de locomoção e é ao longo delas que os outros elementos se organizam, elas podem ser ruas, calçadas, estradas de ferro e em suma são os locais por onde o observador se move. Os limites são elementos lineares, mas não as vias, elementos não usados que fazem fronteira entre dois lugares, constituem uma quebra de continuidade que isola uma região de outra. Os bairros são regiões médias ou grandes da cidade que possuem características que os distinguem de outras regiões, onde o observador o penetra e reconhece um caráter de identificação. Os pontos nodais são lugares estratégicos da cidade sendo junções ou pontos de convergência como cruzamentos de vias, terminais de transportes e afins. Os marcos são pontos focais para o observador, pontos de referência externo, que o observador vê de fora, pontos que se destacam na paisagem e de fácil identificação para o observador. Geralmente são vistos de diversas partes da cidade e podem ser grandes cúpulas de construções, monumentos, torres de igreja e vários outros. Lynch ainda destaca que esses elementos não existem isolados, eles se sobrepõem e interpenetram criando uma rede, além de considerar que a imagem pode mudar dependendo de certas circunstâncias ou pontos de vista, como para um motorista uma via expressa pode ser uma via, porém esse mesmo elemento pode configurar um limite para um pedestre (2011, p.54) e, também, a imagem pode mudar de acordo com outros aspectos que se distinguem como dia/noite, verão/inverno dentre outros (2011, p.122).

A metodologia de Lynch se baseia em mapas mentais criados pelos habitantes, ou seja, são mapas elaborados cognitivamente por

meio de imagens captadas em experiências no espaço físico. Tal mapa é resultado da interação entre características físicas das cidades e a sua interpretação de cada indivíduo. A aplicação dessa teoria foi feita em estudo dirigido por Lynch e sua equipe nas cidades de Boston, Los Angeles e Jersey City onde foram aplicados questionários aos habitantes considerando os elementos supracitados como base de orientação para a elaboração do mapa mental. O método de Lynch é bastante respeitado e segue, mesmo depois de vários anos de sua publicação, sendo base para diversos estudos no assunto.

Outra abordagem ao tema se dá por meio da topocepção, que visa observar a noção de localização dos indivíduos em relação as características configurativas dos espaços. Segundo Kohlsdorf (1996), o termo indica apreensão do espaço, ou seja, significa saber onde se encontra e também como se deslocar deste lugar para outro. O indivíduo se orienta no espaço e se identifica no mesmo, podendo se situar por diversas formas, como placas com nomes ou símbolos de localidades, informações obtidas por mapas ou até por outras pessoas e afins.

Dimensão Topoceptiva observa as características configurativas dos espaços incidentes na noção de localização dos indivíduos, em termos de orientação e identificação. Examina-se o desempenho topoceptivo dos lugares em diversos níveis de apreensão do espaço: níveis de conhecimento sensível e abrangência universal (percepção e imagem mental) e nível de conhecimento profissional e abrangência restrita (representação projetual). (KOHLSDORF; KOHLSDORF, 2005, p.02).

Kohlsdorf utiliza-se da técnica de representação imagética segundo os elementos de Kevin Lynch para a análise topoceptiva na imagem mental. Com auxílio da memória, são associados mapas mentais para representar a área considerada. Sendo um dos princípios básicos de seu trabalho a “legibilidade”, entendido como a “facilidade com que cada uma das partes (da cidade) pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente”. (LYNCH, 1960, p.02)

Segundo Kohlsdorf, a dimensão topoceptiva é dividida em três níveis, o da percepção do espaço; da imagem mental do espaço e o da representação projetual do espaço. O nível da percepção do espaço, caracteriza-se pela presença física do observador no ambiente considerado, tendo em vista o atendimento das expectativas topoceptivas por meio da percepção humana. Quanto ao nível da imagem mental do espaço, caracteriza-se por meio da evocação mental de lugares previamente experimentados, a orientação e identificação espacial. Finalmente, no nível da representação projetual do espaço, caracteriza-se em aproximações mais objetivas da realidade tendo em vista o atendimento as expectativas de orientação e identificação espacial do que no modo de conhecimento sensível (níveis da percepção e imagem mental).

Ainda segundo Kohlsdorf (1996, p.136), para a análise da forma dos lugares, usa-se a técnica de caracterização pelas categorias morfológicas estruturais do espaço urbano, técnica essa desenvolvida por intermédio de Trieb e Shmidt, visa a “análise da forma dos lugares no nível de suas informações secundárias, porque procede por

tipificação e segundo uma taxionomia⁴ cuja lógica corresponde à natureza arquitetônica do espaço da cidade”. (KOHLSDORF, 1996, p.136). As categorias morfológicas estruturais de Trieb e Shmidt são seis, porém somam-se cerca de cinquenta tipos de dados de composição plástica por compreenderem diversos elementos. Destas categorias há duas categorias-síntese de observação configurativa da cidade, sendo que uma abrange o meio natural (Categoria Sítio Físico) e a outra a estrutura interna do espaço (Categoria Estrutura Interna do Espaço). Duas outras categorias são representações em projeções ortogonais do espaço, correspondentes às análises em planta baixa (Categoria Planta Baixa) e em cortes e fachadas (Categoria Conjunto de Planos Verticais). Finalmente, se propõem duas outras categorias de elementos construídos, uma de edificações (Categoria de edificações) e outra de mobiliário urbano, assim como pequenas construções (Categoria Elementos Complementares), como bancas de jornais, elementos de propaganda, pontos de ônibus, entre outros. Por meio desta metodologia é possível ter um conhecimento aprofundado da morfologia urbana e toda sua estrutura fazendo a inter-relação de vários elementos.

Segundo Gabardo, “conhecer as características morfológicas de um espaço é fundamental para entender seu significado de lugar, ou seja, a identificação de usos e hábitos que dão ao lugar sua imagem característica” (2001, p.92). É possível observar que a busca pela identidade do ambiente urbano é um dos pontos de partida de diversos estudos sobre morfologia urbana. Como se pode ver,

⁴ *Taxonomia* é a disciplina acadêmica que define os grupos de organismos biológicos, com base em características comuns e dá nomes a esses grupos. Para cada grupo é dado uma nota e os grupos podem ser agregados para formar um super grupo de maior pontuação, criando uma classificação hierárquica. Os grupos criados por este processo são referidos como taxa. <<https://educalingo.com/>> Acesso em: set. 2018

os espaços são produtos da sociedade que, por sua vez se relaciona com os mesmos buscando identificação e um local que a acolha, com características que a definem e, de certa forma, contribui na construção do indivíduo social. Segundo Brandão, a psicologia social e ambiental busca o pertencimento a um ambiente, apropriando do mesmo (2008, p.13). Ainda segundo Brandão, uma série de conceitos são associados à percepção da imagem da cidade: a memória coletiva, o uso e apropriação do espaço, o espírito do lugar, a redução da identidade e a organização simbólica do espaço. A memória coletiva, que é a adição de referências entre várias memórias de vários indivíduos, sendo o lugar o “produto de uma sedimentação de vivências das quais a comunidade teria a memória, não podendo existir um (o lugar), sem o outro (a memória)” (2008, p.14). Os lugares também dependem do uso e apropriação do espaço sendo a identidade do ambiente dependente da continuidade do uso, sendo assim, além de significados já existentes, novos vão sendo acrescentados ao decorrer do tempo, também a intensidade de uso interfere na estrutura espacial, onde espaços com usos intensos geralmente tendem a ser preservados pelos usuários e espaços em desuso geralmente são abandonados, destruídos, vandalizados, etc. O espírito do lugar, ou *genius loci* tem a ver com o simbolismo do mesmo, sua monumentalidade e suas características principalmente formais, que tornam o ambiente um

cenário especial. A redução da identidade tem muito a ver com o conceito de cidades-espetáculos e da publicidade feita em cima dessas imagens, geralmente a busca por tecnologia e inovação como conceitos de progresso e futuro deixam de lado o fator simbólico para a busca da publicidade, sendo assim o espaço deixa de ser um espaço cultural se tornando um produto da publicidade, tendo assim sua identidade reduzida. A organização simbólica do lugar busca acolher e retransmitir a identidade por meio de acontecimentos especiais como eventos coletivos, como festividades, manifestações culturais e manifestações sociais nos espaços públicos, tais como passeatas, protestos, etc.

Também é válido dizer que segundo Jáuregui, quem habita a cidade pode se acostumar com os signos que lhe são apresentados. Sendo assim, um olhar estrangeiro pode vir a mostrar algumas particularidades e diferenças que estão sempre ao redor, mas que pelo fato de se tornar espaço habitual, resultando pela não percepção (2012, p.72). Outro ponto importante apresentado pelo autor é o direito à beleza (2012, p.76), sendo que tal direito não é, em projeto, de importância secundária, mas sim de questão estrutural, deve-se ir além do funcional, adicionando aos elementos projetados o caráter estético, que são geradores de significados e identidade.

1.3 ERGONOMIA

Já foram esclarecidas questões técnicas, de terminologia, simbólicas e a influência que os mobiliários urbanos podem ter sobre o espaço urbano, porém são equipamentos que visam em primeiro lugar atender ao público para que estes tenham uma melhor experiência e satisfação neste espaço. Portanto, é de extrema importância para o assunto que esta pesquisa se dedica, a questão da ergonomia, que é de fato o meio para a interação direta entre os objetos e os usuários.

O termo ergonomia foi usado pela primeira vez em 1857 pelo polonês Wojciech Jastrzebowski e vem da junção das palavras gregas *ergon* (trabalho) e *nomos* (leis, regras). Nos E.U.A. o termo adotado é *human factors* (fatores humanos) (IIDA, 2005; ABRAHÃO *et al.*, 2009; DUL; WEERDMEESTER, 2012). Segundo Abrahão [*et al.*], a ergonomia surgiu no Brasil vinculada às áreas de engenharia de produção e desenho industrial e, num segundo momento, em pesquisas da faculdade de psicologia da USP (Universidade de São Paulo) (2009, p.33). Em 1983, surge a ABERGO (Associação Brasileira de Ergonomia) e a normativa vigente no país é a Norma Brasileira NR 17 - Ergonomia (2009, p.34).

Tal disciplina tem a função de estudar situações de trabalho para projetar e/ou adaptá-las aos limites e capacidades humanas em etapas anteriores (planejamento), durante (controle) e após o trabalho (avaliação). Sendo que, o termo trabalho, para a ergonomia, não significa apenas o trabalho físico, mas sim toda a multiplicida-

de de fatores que o compõem (ABRAHÃO *et al.*, 2009, p.19). Também não se limita às atividades remuneradas e profissionais, como também situações cotidianas (IIDA, 2005, p.2). Porém, mesmo que para a ergonomia seja adotado tal termo em algumas áreas, este pode ser entendido como também gerador de mais valia e/ou capital. Portanto, o termo que aqui adotaremos é atividade, pois entende-se, por exemplo, que se o sujeito estiver lendo um livro, navegando na internet, deitado em um sofá, este não está fazendo um trabalho, no sentido literal da palavra, e sim fazendo uma atividade.

“Resumidamente, pode-se dizer que a ergonomia é uma ciência aplicada ao projeto de máquinas, equipamentos, sistemas e tarefas, com o objetivo de melhorar a segurança, conforto e eficiência no trabalho”. (DUL; WEERDMEESTER, 2012, p.13). Dessa forma, o objetivo da ergonomia não é adaptar o homem ao trabalho, mas sempre o contrário, buscando além do conforto, principalmente a qualidade de vida, saúde e bem-estar a ele e como consequência (e não objetivo) alcançando produtividade e qualidade.

É também uma atividade interdisciplinar que, por meio da junção dos conhecimentos de diversos profissionais, abordando vários aspectos, tais como: fatores ambientais, postura e movimentos corporais, informação, relações entre painéis de máquinas, além de cargos e tarefas designados aos indivíduos. São comuns trabalhos conjuntos entre fisiologistas, engenheiros, psicólogos, médicos, designers, arquitetos, dentre outros. Essa natureza multidisciplinar é importante, pois o olhar por apenas um aspecto pode não ser favorável a outro. Portanto, ao trabalhar com diversos pontos de

vista, o projeto/estudo tem maior probabilidade de se tornar mais sólido, atendendo assim ao seu objetivo com maior eficácia (IIDA, 2005; ABRAHÃO et al, 2009; DUL; WEERDMEESTER, 2012, p.15).

Os ergonomistas nada mais são que os praticantes da ergonomia, responsáveis pela aplicação da mesma em planejamentos, projetos e avaliações de tarefas, postos de trabalho, produtos, ambientes e sistemas. Também são responsáveis pela convocação dos diversos profissionais necessários em cada projeto/estudo, buscando a integração entre as disciplinas de modo que elas trabalhem em conjunto e não separadamente para depois serem adaptadas umas às outras (IIDA, 2005, p.3-13).

1.3.1 DOMÍNIOS DA ERGONOMIA

Como citado anteriormente, a ergonomia é uma área do conhecimento de caráter multidisciplinar, portanto também é bastante ampla, abrangendo diversas áreas da interação homem/máquina/ambiente. O que mais se conhece e se fala sobre ergonomia é no meio físico, como produtos e espaços projetados, porém a ergonomia vai além deste. Segundo a *International Ergonomics Association* (Associação Internacional de Ergonomia), a ergonomia se classifica em:

- Ergonomia física: diz respeito às características anatômicas, antropométricas, fisiológicas e biomecânicas humanas relacionadas à atividade física;

- Ergonomia cognitiva: se ocupa de processos mentais, como percepção, memória, raciocínio e resposta motora, pois afetam as interações entre seres humanos e outros elementos de um sistema;
- Ergonomia organizacional: preocupa-se com a otimização de sistemas sociotécnicos, incluindo suas estruturas organizacionais, políticas e processos.

Também classifica 5 (cinco) níveis de difusão dos conhecimentos da ergonomia:

1. Conhecimento dominado por um restrito número de pesquisadores e professores (domínio acadêmico);
2. Conhecimento dominado por estudantes de pós-graduação (domínio acadêmico);
3. Conhecimento dominado por universitários em geral (domínio acadêmico);
4. Conhecimento dominado por pessoas tomadoras de decisão de interesse geral, como políticos e empresários;
5. Incorporado ao processo produtivo e passa a ser “consumido” pela população em geral.

No Caso desta pesquisa, aqui entende-se que as classificações adequadas ao assunto são a ergonomia física, pois a utilização dos mobiliários urbanos se dá nesse sentido, e ainda, a ergonomia cognitiva, pelo processo de apreensão e percepção destes equipamentos por parte dos usuários.

Abrahão [et al.] (2009, p.34-40) apresenta 3 (três) pressupostos que norteiam a ação ergonômica:

- Interdisciplinaridade: ergonomia mesmo sendo uma disciplina autônoma deve fazer trocas com outras áreas do conhecimento, sendo que se deve constituir equipes com outros profissionais sempre que for demandado;
- Análise de situações reais: a observação real permite o surgimento de novas questões no decorrer do trabalho que facilitam a avaliação e reajuste da situação;
- Envolvimento dos sujeitos: partindo do pressuposto de que cada indivíduo tem suas necessidades e experiências, a atividade não varia apenas pelas situações de trabalho, mas também pela equipe que a constitui.

Itiro lida (2005, p.14-15) classifica 4 (quatro) formas de se aplicar a ergonomia:

- Ergonomia de concepção: estudada e trabalhada durante a concepção do projeto. É a melhor situação, pois permite prever diversas alternativas que podem ser examinadas para a escolha da(s) que melhor atende(m);
- Ergonomia de correção: procura resolver problemas já existentes. Nesse caso pode não ser 100% eficiente, pois pode encontrar obstáculos que inviabilizam ou impeçam sua implantação;

- Ergonomia de conscientização: busca capacitar os trabalhadores a identificar possíveis problemas e sanarem os mesmos, inclusive previamente com o uso adequado dos equipamentos e a devida manutenção;
- Ergonomia de participação: envolve diretamente o usuário na definição da melhor solução ao sistema/equipamento, é importante pois o próprio indivíduo pode sinalizar ao ergonômista e demais profissionais algo que possa não ter sido previsto.

1.3.2 ANTROPOMETRIA E BIOMECÂNICA

Antropometria é o estudo das dimensões humanas ou suas partes. Os modelos históricos e idealizados mais famosos são o Homem Vitruviano de Leonardo da Vinci (figura 09) e o Modulor de Le Corbusier (figura 10), que procuraram entender as proporções do ser humano ideal e foram desenvolvidos sob o pensamento da proporção áurea e a sequência de Fibonacci, em que as medidas seguem um padrão matemático impostos pela própria natureza. Para Boueri Filho (2008, p.27):

A aplicação dos métodos científicos de medidas físicas nos seres humanos, buscando determinar as diferenças entre indivíduos e grupos sociais, com a finalidade de se obter informações utilizadas nos projetos de arquitetura, urbanismo, desenho industrial, comunicação visual e de engenharia, e, de um modo geral, para melhor adequar esses produtos a seus usuários, denomina-se antropometria.

Figura 09 - (Esquerda) Homem Vitruviano de Leonardo da Vinci

Fonte: <<http://www.luispellegrini.com.br/blog/wp-content/uploads/2017/04/Homem-de-Vitruvio-por-Leonardo-da-Vinci.jpg>> Acesso em: 18 de set. 2018

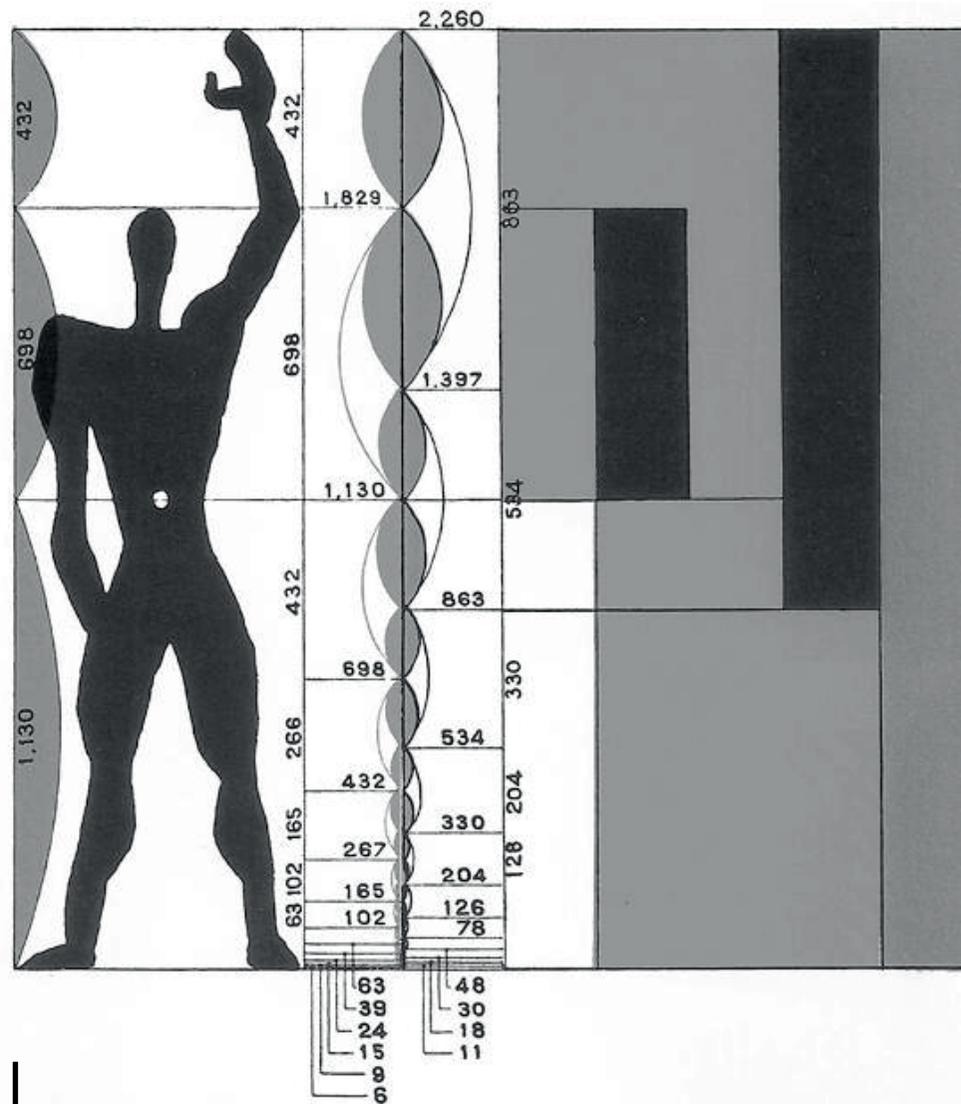
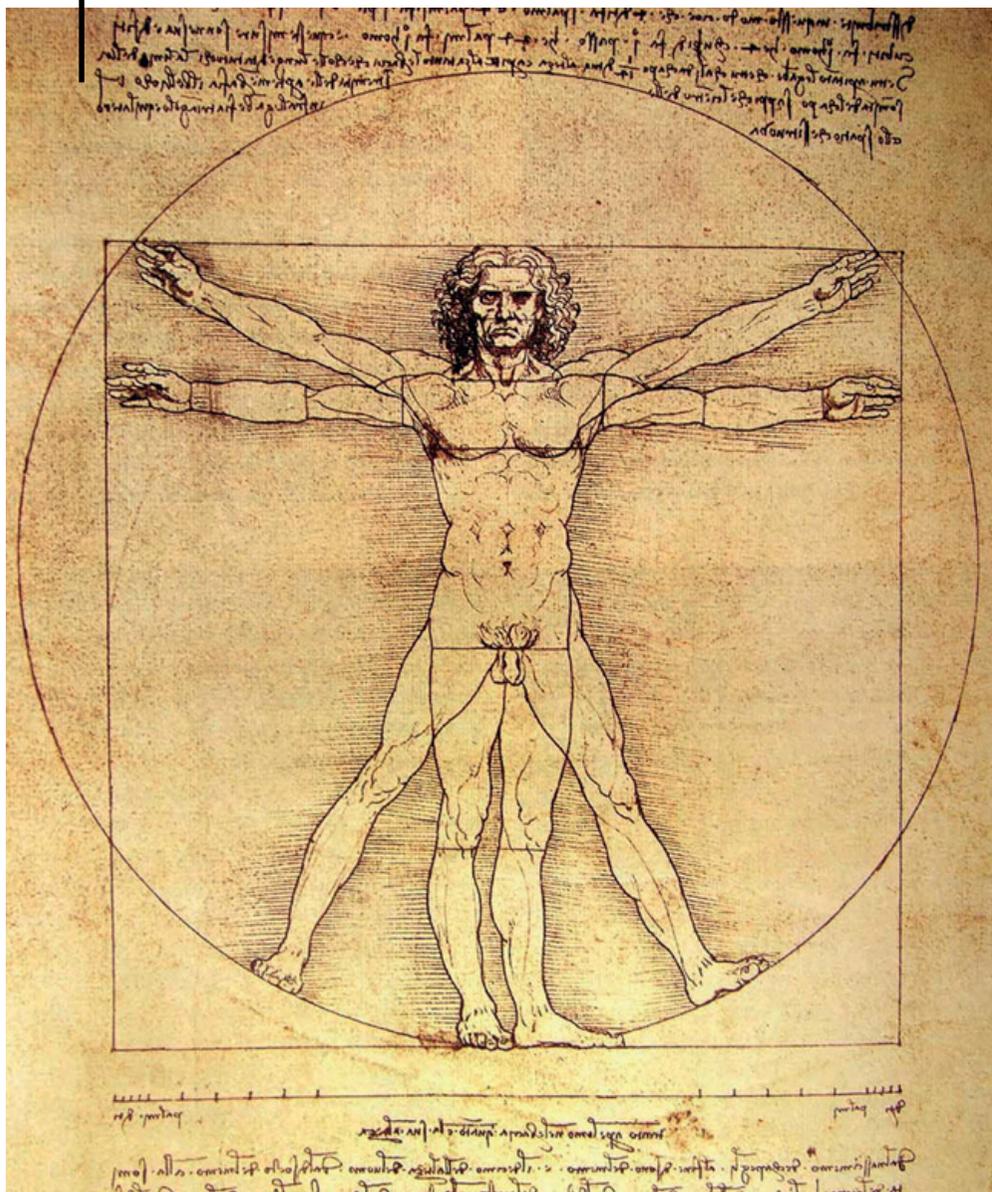


Figura 10 - (Direita) Modulor de Le Corbusier.

Fonte: <https://www.researchgate.net/profile/Jorge_Fernandes8/publication/268221925/figure/fig1/AS:375429434232832@1466520760788/Figura-4-Modulor-Le-Corbusier-1948-Corbusier-1998.png> Acesso em: 18 de set. 2018

A antropometria também preocupa-se em adaptar equipamentos e objetos a diversos grupos de pessoas, buscando principalmente a adequação do mercado internacional na busca de dimensões que se adaptem a grupos variáveis, como explica Iida (2005, p.98):

Até a década de 1940, as medidas antropométricas visavam determinar apenas algumas grandezas médias da população, com pesos e estaturas. Depois passou-se a determinar as variações e os alcances dos movimentos. Hoje, o interesse maior se concentra no estudo das diferenças entre grupos e a influência de certas variáveis como etnias, alimentação e saúde. Com o crescente volume do comércio internacional, pensa-se, hoje, em estabelecer os padrões mundiais de medidas antropométricas, para a produção de produtos “universais”, adaptáveis aos usuários de diversas etnias.

Em vários lugares do mundo as estaturas médias das pessoas são diferentes, não se pode precisar uma altura média padrão mundial, mas cada local tem uma média própria e em vários países é possível encontrar tabelas antropométricas. O cuidado fica para não se utilizar em uma região uma tabela derivada de outra, visto que cada população tem suas particularidades (DUL; WEERDMEESTER, 2012, p.22). As medidas encontradas em registros médicos ou de seleção militar auxiliam no que se diz respeito às estaturas médias da população, mas não devem ser um padrão rígido, visto que as seleções militares são feitas com a maioria masculina e seguindo medidas e pesos mínimos para a entrada na instituição.

Outro fato se dá pela diferença de medidas entre homens e mulheres, geralmente uma diferença entre 6 a 11%, também diferenciando em proporção músculo/gordura, em que homens geralmente têm

proporcionalmente mais músculos que gordura, enquanto mulheres tendem a ter maiores reservas de gordura subcutâneas. As variações Intra-individuais também são outros fatores relevantes, pois durante a vida, o corpo humano pode sofrer diversas mudanças físicas, como a estatura, que está em constante crescimento até por volta dos 20 anos, se mantém quase inalterado entre os 20 a 50 anos e a partir dos 55/65 anos começa a decair. Tais variações também podem ser temporárias, como uma mulher que engravida pode ter um aumento de sua lateral abdominal em 80% (IIDA, 2005, p.99-105).

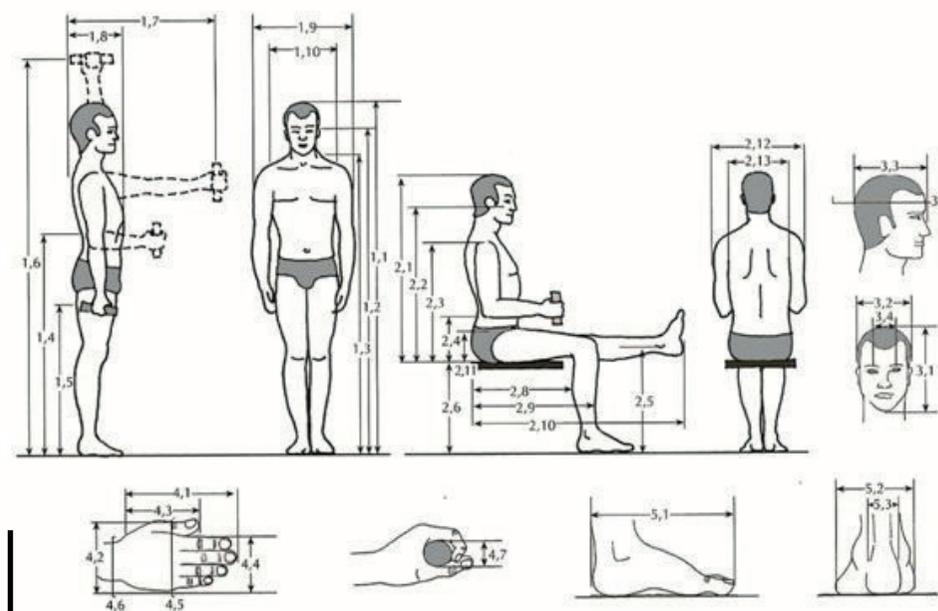


Figura 11 – Principais variáveis em medidas de antropometria estática do corpo pela alemã DIN 33402 de 1981
Fonte: Iida (2005, p.117)

MEDIDAS DA ANTROPOMETRIA ESTÁTICA (cm)		MULHERES			HOMENS		
		5%	50%	95%	5%	50%	95%
1. Corpo em pé	1.1 Estatura, corpo ereto	151,0	161,9	172,5	162,9	173,3	184,1
	1.2 Altura dos olhos, em pé, ereto	140,2	150,2	159,6	150,9	161,3	172,1
	1.3 Altura dos ombros, em pé, ereto	123,4	133,9	143,6	134,9	144,5	154,2
	1.4 Altura do cotovelo, em pé, ereto	95,7	103,0	110,0	102,1	109,6	117,9
	1.5 Altura do centro da mão, braço pendido, em pé	66,4	73,8	80,3	72,8	76,7	82,8
	1.6 Altura do centro da mão, braço erguido, em pé	174,8	187,0	200,0	191,0	205,1	221,0
	1.7 Comprimento do braço, na horizontal, até o centro da mão	61,6	69,0	76,2	66,2	72,2	78,7
	1.8 Profundidade do corpo, na altura do tórax	23,8	28,5	35,7	23,3	27,6	31,8
	1.9 Largura dos ombros, em pé	32,3	35,5	38,8	36,7	39,8	42,8
	1.10 Largura dos quadris, em pé	31,4	35,8	40,5	31,0	34,4	36,8
2. Corpo sentado	2.1 Altura da cabeça, a partir do assento, corpo ereto	80,5	85,7	91,4	84,9	90,7	96,2
	2.2 Altura dos olhos, a partir do assento, ereto	68,0	73,5	78,5	73,9	79,0	84,4
	2.3 Altura dos ombros, a partir do assento, ereto	53,8	58,5	63,1	56,1	61,0	65,5
	2.4 Altura do cotovelo, a partir do assento, ereto	19,1	23,3	27,8	19,3	23,0	28,0
	2.5 Altura do joelho, sentado	46,2	50,2	54,2	49,3	53,5	57,4
	2.6 Altura poplíteia (parte inferior da coxa)	35,1	39,5	43,4	39,9	44,2	48,0
	2.7 Comprimento do antebraço, na horizontal até o centro da mão	29,2	32,2	36,4	32,7	36,2	38,9
	2.8 Comprimento nádega-poplíteia	42,6	48,4	53,2	45,2	50,0	55,2
	2.9 Comprimento nádega-joelho	53,0	58,7	63,1	55,4	59,9	64,5
	2.10 Comprimento nádega-pé, perna estirada na horizontal	95,5	104,4	112,6	96,4	103,5	112,5
	2.11 Altura da parte superior das coxas	11,8	14,4	17,3	11,7	13,6	15,7
	2.12 Largura entre cotovelos	37,0	45,6	54,4	39,9	45,1	51,2
	2.13 Largura dos quadris, sentado	34,0	38,7	45,1	32,5	36,2	39,1
3. Cabeça	3.1 Comprimento vertical da cabeça	19,5	21,9	24,0	21,3	22,8	24,4
	3.2 Largura da cabeça, de frente	13,8	14,9	15,9	14,6	15,6	16,7
	3.3 Largura da cabeça, de perfil	16,5	18,0	19,4	18,2	19,3	20,8
	3.4 Distância entre os olhos	5,0	5,7	6,5	5,7	6,3	6,8
	3.5 Circunferência da cabeça	52,0	54,4	57,2	54,8	57,3	59,9
4. Mãos	4.1 Comprimento da mão	15,9	17,4	19,0	17,0	18,6	20,1
	4.2 Largura da mão	8,2	9,2	10,1	9,8	10,7	11,6
	4.3 Comprimento da palma da mão	9,1	10,0	10,8	10,1	10,9	11,7
	4.4 Largura da palma da mão	7,2	8,0	8,5	7,8	8,5	9,3
	4.5 Circunferência da palma	17,6	19,2	20,7	19,5	21,0	22,9
	4.6 Circunferência do pulso	14,6	16,0	17,7	16,1	17,6	18,9
	4.7 Cilindro de pega máxima (diâmetro)	10,8	13,0	15,7	11,9	13,8	15,4
5. Pé	5.1 Comprimento do pé	22,1	24,2	26,4	24,0	26,0	28,1
	5.2 Largura do pé	9,0	9,7	10,7	9,3	10,0	10,7
	5.3 Largura do calcanhar	5,6	6,2	7,2	6,0	6,5	7,4

Figura 12 – Medidas de antropometria resumidas da norma alemã DIN 33402 de 1981 (complemento figura 11)

Fonte: Silva (2010, p.46)

Também deve-se notar que cada povo guarda suas peculiaridades, sendo assim, mesmo que dois povos distintos tenham estaturas próximas, suas medidas podem se distinguir. Isso porque o corpo humano não segue medidas antropométricas rígidas e a proporção corporal tende a diferenciar de uma população à outra. Porém, hoje principalmente devido a “universalização” do comércio, existe uma tendência pela busca de definir padrões mundiais de antropometria, sendo que os projetistas devem pensar em equipamentos adequados para até 50 países diferentes. Existe também uma proposta da Organização Internacional do Trabalho buscando uma classificação da população mundial em 20 grupos diferentes com 19 padrões antropométricos diferentes (IIDA, 2005, p.107-108).

A busca pela média de medidas de uma certa população é feita com base em amostragens, um grande número de pessoas é estudado passando por medições corporais, chegando assim à estatura comum aquela população. Geralmente a amostragem é contabilizada em percentil, sendo 10% da população contabilizados como desvio de padrão, os primeiros 5% da população (de 0 a 5%) para as pessoas com medidas abaixo da média e as últimas 5% (de 95 a 100%) para as pessoas acima da média. Sendo assim, 90% das pesso-

as se encontram dentro dos limites da média desta população (de 5 a 95%) (IIDA, 2005; ABRAHÃO *et al*, 2009; DUL; WEERDMEESTER, 2012). A mulher mais baixa (na faixa dos 5% desconsiderando o desvio de padrão) e o homem mais alto (na faixa dos 95% desconsiderando o desvio de padrão), que são extremos um do outro, são utilizados como base para os limites de projeto, como o alcance máximo, considerando até onde a mulher mais baixa consegue alcançar e alturas de portas, considerando uma medida confortável para que o homem mais alto possa passar. Outra aplicação da antropometria em projetos ergonômicos é dada em produtos com regulagens, principalmente aqueles que tendem a atender diversas demandas e públicos. Tais regulagens são importantes para que o mesmo possa se adaptar a uma diversidade de possíveis usuários.

Segundo Iida (2005, p.123) e Abrahão [*et al*] (2009, p.90), a análise antropométrica pode ser tomada de 2 (duas) maneiras:

- Estático ou estrutural: com o corpo em repouso e com mínimos movimentos;
- Dinâmica ou funcional: com o corpo em movimento.

Desta forma, as realizações de medições devem sempre ser feitas quando possível e economicamente justificável, pois é de suma importância considerar as medidas dos usuários para os quais serão projetados. Também deve-se definir os objetivos como: onde serão usadas as medidas aferidas, se devem ser feitas medidas estáticas ou dinâmicas e qual a precisão demandada pelo projeto (IIDA, 2005, p.109).

Para objetos fixos como cadeiras, poltronas e afins, em que não é necessário o alcance por parte do usuário, é comum o uso da medida estática, pois o corpo se manterá estático ou pouco móvel. Já para postos de trabalho, como veículos ou estações de trabalho, é comum o uso da medida dinâmica, visto que o alcance é essencial para a eficácia do trabalho.

Segundo a POF (Pesquisa de Orçamentos Familiares) realizada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) no período 2008-2009, as estaturas médias masculina e feminina dos brasileiros eram de 1,72 e 1,61 respectivamente.

A biomecânica nada mais é que a aplicação das leis da física ao corpo humano, ou seja, o estudo das mudanças posturais do corpo humano, já que “toda atividade profissional solicita um trabalho muscular necessário tanto para a manutenção de uma simples postura, quanto para a execução de gestos e movimentos de trabalho” (ABRAHÃO *et al*, 2009, p.90).

O corpo humano é, em síntese, um sistema de alavancas, sendo composto por partes rígidas (ossos), ligadas por partes móveis (articulações) e movidas por partes que exercem força (músculos). Os ossos são o que proporciona rigidez ao corpo, permitindo manter posturas e também o protegendo. As articulações permitem posicionar o corpo em diversos ângulos diferentes. Os músculos dão movimento ao corpo, sendo que qualquer movimento que o corpo faça, é necessário o trabalho de no mínimo dois músculos, pois quando um se distende outro se contrai (IIDA, 2005; ABRAHÃO *et*

al, 2009). A capacidade muscular do corpo tem relação direta com a quantidade de energia armazenada no mesmo, já que o esforço deles sem fadiga depende dessa energia, pois a reposição da mesma é mais lenta que o consumo (IIDA, 2005, p.78).

1.3.3 OS SENTIDOS NA ERGONOMIA

Os sentidos são extremamente importantes no que tange à ergonomia e segurança dos usuários, visto que é por meio deles que se pode compreender e apreender as diversas situações do ambiente de trabalho ou da vida cotidiana. As informações são apreendidas pelos sentidos das seguintes maneiras:

- Visão: transforma estímulos luminosos em impulsos nervosos que produzem a sensação visual. Principal meio de apreensão de informação, pois é capaz de perceber uma grande quantidade de informações simultaneamente, porém se limita ao campo de visão do observador;
- Audição: converte ondas de pressão do ar em sinais elétricos transmitidos ao cérebro para a produção das sensações sonoras. Possui um papel importante principalmente para complementar as informações da visão, já que ele se propaga em diferentes direções;
- Sentido cinestésico: permite a percepção da posição em que o corpo se mantém (em pé, deitado, na diagonal...) além da percepção de movimento do corpo (parado, movimen-

tando para frente, para trás, para cima, para baixo...), importante para o controle do corpo mesmo sem contato visual;

- Outros sentidos: olfato, paladar, temperatura dentre outros, são mais usados para alerta, como a adição de odores em gases para sinalizar vazamentos.

Evidentemente é possível a utilização de mais de um sentido para captar informações simultâneas, porém deve-se evitar que sejam feitas pelos mesmos canais, pois sendo assim, as informações podem confundir a pessoa ou até passar despercebida. Além disso, tais interações são desejáveis e aceitáveis quando se encontram em uma mesma faixa de operação, pois quando uma delas se sobressai, pode comprometer o funcionamento de outra, deteriorando o desempenho delas (IIDA, 2005, p.83-95).

1.3.4 ERGONOMIA NO DESENHO DE MOBILIÁRIOS URBANOS

Segundo Iida (2005, p.22), na vida cotidiana a ergonomia tem forte influência, contribuindo na melhora de diversos aspectos como segurança, conforto, saúde e afins. Isso porque alguns tipos de produtos antes de entrar no mercado devem ser homologados por instituições credenciadas, atendendo a diversas normas e legislações, sendo que esse procedimento ocorre com mais frequência em produtos que tenham relação com a saúde e segurança do usuário. Ainda segundo Iida (2005, p.313):

Até recentemente, o projeto e desenvolvimento de produtos era concentrado principalmente nos aspectos técnicos e funcionais. Os

aspectos ergonômicos e de design eram pouco considerados. Entretanto, nas últimas décadas esse panorama transformou-se.

Para a elaboração de mobiliários e quaisquer outros equipamentos, é necessária a compilação de todas as informações aqui já citadas, pois o projeto correto do objeto deve atender ao máximo os pré-requisitos e expectativas impostas pelos usuários. Sendo assim, um dos pontos de partida é conhecer o público ao qual se vai projetar, pois cada grupo de indivíduos guarda suas peculiaridades e não se deve pensar um produto que atenda um público que não seja o alvo do projeto. O dimensionamento do produto deve acomodar com conforto 90% da população como já dito anteriormente, para isso, DUL e WEERDMEESTER (2009, p.120-121) estabelecem alguns critérios para a gerência do projeto:

- Envolver os usuários no projeto: evita erros no projeto, aumenta a receptividade, desenvolve mais ideias, identifica dificuldades e, principalmente, ouve os indivíduos que serão realmente usuários do produto;
- Introduzir requisitos ergonômicos desde as etapas iniciais: reduz a probabilidade de erros e adaptações malfeitas em objetos pensados sem o pressuposto ergonômico;
- Usar métodos convencionais: como dito anteriormente a ergonomia é multidisciplinar, sendo assim, os métodos envolvidos nos projetos devem ser familiares a todos os membros da equipe para sua maior eficácia;
- Usar planejamento flexível: permite a ida e vinda do projeto,

voltando etapas sempre que for necessária a reformulação de algo;

- Dividir responsabilidades: cada membro da equipe se responsabiliza pelo que lhe é cabível, sendo o ergonômista participativo em todas as etapas.

Da mesma forma, Iida (2005, p.316) estabelece algumas qualidades que são desejáveis aos produtos, tais qualidades são genéricas e estão em quase todos os produtos, sendo que, é necessário manter um equilíbrio entre elas. Porém, em alguns casos uma pode se sobressair às outras. É comum também que se projetem produtos sem algumas dessas qualidades e depois ela venha a ser adaptada, isso não é desejável pois a adaptação na maioria das vezes não se dá com eficácia, prejudicando algum aspecto do produto. Portanto, o certo é que se pense desde o princípio do projeto, para um melhor equilíbrio global do produto, as 3 (três) qualidades, que são:

- Qualidade técnica: com qual eficiência o produto executa sua função, qual seu rendimento, seu nível de ruído e vibração, sua facilidade de limpeza e manutenção, etc.;
- Qualidade ergonômica: qual a eficiência da interatividade entre produto e usuário, seja ela física como móveis ou equipamentos ou cognitiva como softwares por exemplo;
- Qualidade estética: qual a eficiência em relação às expectativas do usuário, seu prazer em obter o produto, se ele é atraente e/ou desejável, se cumpre características simbólicas, etc.

Pensando na ergonomia de um mobiliário urbano, o seu dimensionamento deve considerar as medidas de diversos grupos usuários. A complexidade por trás disso se dá pelo fato de cada grupo ser portador de uma necessidade específica, o que dificulta na projeção de tais equipamentos. Como num abrigo de ônibus, onde se tem cobertura para proteção das intempéries, os bancos são essenciais para acomodar os usuários do transporte público, considerando a condição desgastante de espera pelo usuário. Porém, não se pode desconsiderar, por exemplo, as dimensões do assento, com as medidas acessíveis a todos, pois o uso de tal equipamento se dá por pessoas altas, baixas, idosas, crianças e de ambos os sexos. Um assento projetado especificamente para uma mulher baixa seria desconfortável para um homem alto, que são extremos e vice-versa.

O estudo de assentos provavelmente é um dos mais amplos e centralizados em relação à ergonomia, visto que o ser humano passa seu maior tempo sentado, seja no trabalho, no trânsito, em casa, ou em diversos outros lugares. De acordo com Añez (2001) a engenharia humana por trás do “sentar” é bastante complexa, visto que o corpo fica praticamente todo apoiado pelo esqueleto, tendo apenas uma espessa camada de gordura e pele para a acomodação, 75% do peso da pessoa fica concentrada em uma área média de 25 cm². Deste modo, o desenvolvimento de um assento ergonômico em um ponto de ônibus deve ser pensado com um certo grau de preocupação em relação à altura, material e inclinação do assento, para que o mesmo seja o mais anatômico possível, descartando o máximo de desconforto, atendendo assim à maioria da população. Para Abrahão [et al] (2009, p.119)

A posição sentada pode ser confortável se forem respeitadas as necessidades do corpo, principalmente no que diz respeito à circulação de sangue, à necessidade de evitar contrações musculares excessivas e prolongadas, à necessidade de manter as estruturas articulares sem compressões e estiramentos. Nesse contexto, o assento tem um papel importante. Ao sentar-se, os apoios principais são os pés, as nádegas e a coluna lombar.

Reforçando o que foi dito anteriormente, a ergonomia deve levar em conta as necessidades de cada usuário, sejam crianças, jovens, adultos, idosos ou pessoas com necessidades especiais, pessoas com deficiências físicas, pessoas obesas, pessoas com mobilidade reduzida, como grávidas e afins, entendendo que o equipamento deve ser eficiente para o máximo de pessoas possível. Também deve-se considerar, todas as normativas e legislações dentro do universo projetado. Porém, tais normativas geralmente tem caráter mais técnico, como funções, medidas e materiais, sem considerar outras características como o *design* da peça.

2. TÉCNICAS E PROCEDIMENTOS PARA COLETA DE DADOS

Como visto no capítulo anterior, o universo do mobiliário urbano é bem amplo e contempla diversas áreas, como arquitetura, urbanismo, paisagismo, design, ergonomia, semiótica e outras. Por isso, o estudo sobre o tema deve delimitar seus objetivos para que se tenha precisão nos resultados. Por se tratar de objetos inseridos principalmente em espaços pú-

blicos, não seria viável a análise destes sem a definição de um ambiente de análise, assim como as áreas de estudo e, por se tratar de vários objetos, deve-se precisar quais destes serão considerados de estudo. Portanto, o presente capítulo se reserva à definição destes.

2.1 AMBIENTE DE ANÁLISE E SEU CONTEXTO

O ambiente de análise definido para este estudo é a cidade de Uberlândia/MG. Ela foi escolhida por se tratar de uma grande cidade brasileira que assim como outras carece de uma atenção nesta área. Vale salientar que, os resultados a serem obtidos com essa pesquisa não pretende restringir apenas à cidade de análise, tendo em vista que esta possui características que se assemelham a diversas outras cidades de grande porte no Brasil. Sendo assim, aqui o que se busca é um ambiente de análise sólido e passível de pesquisa, em que podem ser encontradas diversas situações que se repetem de forma similar em outras cidades, tendo uma visão mais ampla de que os resultados serão válidos para ambos os ambientes.

A cidade de Uberlândia se encontra no estado brasileiro de Minas Gerais. Sendo, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE)⁵, a cidade mais populosa da mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e segunda mais populosa do estado com uma população de 604.013 pessoas (censo 2010) e estimada para o ano de 2018 em 683.247 pessoas, atrás apenas da capital Belo Horizonte.

Em seu site, a Prefeitura Municipal de Uberlândia anuncia que

Quem visita Uberlândia conta com uma moderna rede hoteleira, eficiência em serviços, gastronomia de alto nível, estrutura completa de saúde e natureza exuberante. Todas essas virtudes somadas à capacidade empreendedora de seus habitantes, fazem de Uberlândia um centro de oportunidades e um convite à qualidade de vida.⁶

⁵Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/uberlandia/panorama>>. Acesso em 5 dez. 2018.

⁶Disponível em: <http://www.uberlandia.mg.gov.br/2014/secretaria-pagina/27/2508/conheca_uberlandia.html> Acesso em 5 dez. 2018.

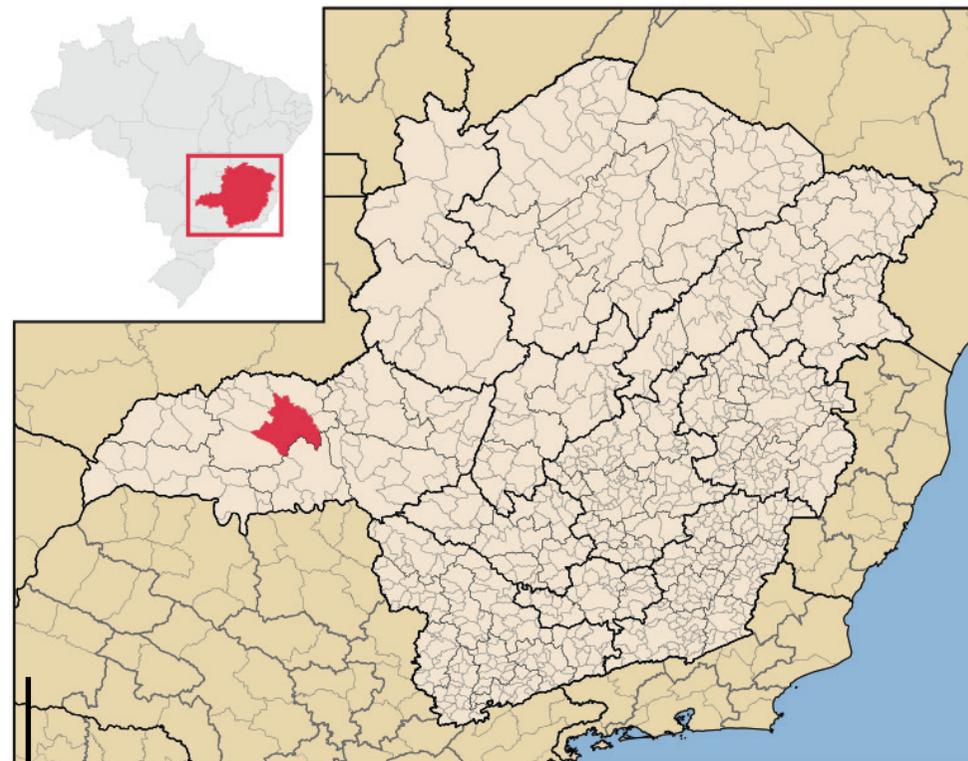


Figura 13 – Localização geográfica de Uberlândia / MG.

Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:MinasGerais_Municip_Uberlandia.svg> Acesso em: 05 de dez. 2018.

Segundo o Atlas do Desenvolvimento Urbano no Brasil, Uberlândia ocupa a 71ª posição no ranking nacional com Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM) de 0,789 em 2010 estando na faixa “alta” (entre 0,700 e 0,799) do IDHM, acima das médias nacionais e estaduais.⁷ A economia de Uberlândia é diversa, tendo 38.380 empresas (ano base 2016) sendo o setor terciário (comércio e serviços) o mais representativo. Seu PIB tem valor de 29.549.558 (em mil reais) (ano base 2015), ocupando o segundo lugar em representatividade no estado de Minas Gerais, atrás apenas da capital do estado e em

⁷Disponível em: <http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/uberlandia_mg> Acesso em 5 dez. 2018.

22º lugar em relação ao mercado nacional, já o PIB per-capta tem valor de R\$ 44.612,40. (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Vol. II, 2018).

Outro fator de destaque da cidade de Uberlândia é sua localização estratégica, situando-se no Brasil-Central, sendo um ponto logístico de grande importância e conhecido como a “Capital Nacional da Logística”. Segundo a Prefeitura Municipal de Uberlândia, isso se deve pela cidade contar com diversos acessos de rotas comerciais, tendo interligação com as principais rodovias do país, aeroporto com capacidade de mais de 700 mil passageiros, infraestrutura ferroviária completa com ligação a alguns dos principais portos do Brasil, fácil acesso a rotas hidroviárias e, além disso, a cidade ainda conta com transporte dutoviário para distribuição de álcool e gasolina. Uberlândia também é, desde 2010, sede de um entreposto comercial da Zona Franca de Manaus, além de contar com diversas empresas atacadistas e de distribuição de mercadorias.⁸

No que diz respeito à infraestrutura, o saneamento básico da cidade, feito pelo Departamento Municipal de Água e Esgoto (DMAE), destaca-se como uma das referências no Brasil, sendo que Uberlândia se mantém em 2018 no nível de “Rumo a Universalização” da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental (ABEA)⁹ e segundo o Instituto Trata Brasil, que ranqueia os melhores saneamentos básicos dentre as maiores 100 cidades do Brasil, Uberlândia ocupa lugar de destaque com a 3ª colocação.¹⁰ Também conta com um eficiente sistema de transporte público no modelo BRT (Bus Rapid Transit) com frota de 358 veículos, 128 linhas e 5 terminais de

integração atendendo a um total de 156.975,81 passageiros por dia (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Vol. III, 2018). Conta também com 353 escolas, 1.573 estabelecimentos de saúde e vários pontos de turismo, em especial nas áreas de cultura e natureza. (Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Vol. II, 2018).

Quanto à arquitetura, Uberlândia conta com uma notável produção de arquitetura eclética do início do séc. XX no bairro Fundinho, marco zero da cidade, também uma produção expressiva de arquitetura moderna, além de alguns projetos de destaque criados por grandes nomes da arquitetura brasileira. Dentre estes, destacam-se a Praça Sérgio Pacheco (Burle Marx, 1976) (fig. 14), Estação Ferroviária (Oswaldo Arthur Bratke, 1970) (fig. 15), Igreja do Espírito Santo do Cerrado (Lina Bo Bardi, 1982) (fig. 16) e o Teatro Municipal de Uberlândia (Oscar Niemeyer, 2012) (fig. 17).

⁸ Disponível em: <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/2014/secretaria-pagina/27/729/secretaria.html>> Acesso em 24 jan. 2019.

⁹ Disponível em: <<http://abes-dn.org.br/?p=18536>>. Acesso em 24 jan. 2019.

¹⁰ Disponível em: <<http://www.tratabrasil.org.br/blog/2018/04/24/investimentos-das-100-maiores-cidades/>> Acesso em 24 jan. 2019.



Figura 14 – Vista aérea Praça Sérgio Pacheco em 2018 por Impulse Drones.
Fonte: <<https://www.instagram.com/uberlandiadrone>> Acesso em: 12 de fev. 2019.



Figura 15 – Estação Ferroviária de Uberlândia.
Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.

Figura 16 – Igreja Espírito Santo do Cerrado na dec. de 1980.
Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.



Fonte: <https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review_g303400-d632705-Reviews-Teatro_Municipal_de_Uberlandia-Uberlandia_State_of_Minas_Gerais.html> Acesso em 12 de fev. 2019.

Figura 17 (Direita) – Teatro Municipal de Uberlândia.

2.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Com o ambiente de estudo definido e apresentado, propõe-se agora, delimitação da área de estudo. Para isso, foi adotado alguns pré-requisitos, como localização, fluxo de pessoas, morfologia e uso do espaço.

No que diz respeito à localização, foi definida uma porção de área da região central de Uberlândia, isso porque é nesta região em que se encontra o maior fluxo de pessoas na cidade e ainda, onde pode-se observar uma maior diversidade dos mobiliários urbanos. A partir de então, foram definidas 3 (três) áreas de estudo com características distintas, em que pode-se observar os objetos em conotações de uso e linguagem diferentes. As três áreas são:

- Praça Clarimundo Carneiro: região histórica da cidade, onde os mobiliários urbanos serão enxergados e analisados através da sua relação com o contexto de ambiente histórico;
- Praça Sérgio Pacheco: maior praça da cidade, onde os mobiliários urbanos serão enxergados e analisados a partir de sua inserção em espaço público com característica de praça ou parque e espaço de lazer;
- Avenida João Pinheiro: trecho que faz a conexão entre as praças supracitadas, onde os mobiliários urbanos serão enxergados e analisados em ambiente de circulação e fluxo linear, característica das ruas e calçadas.



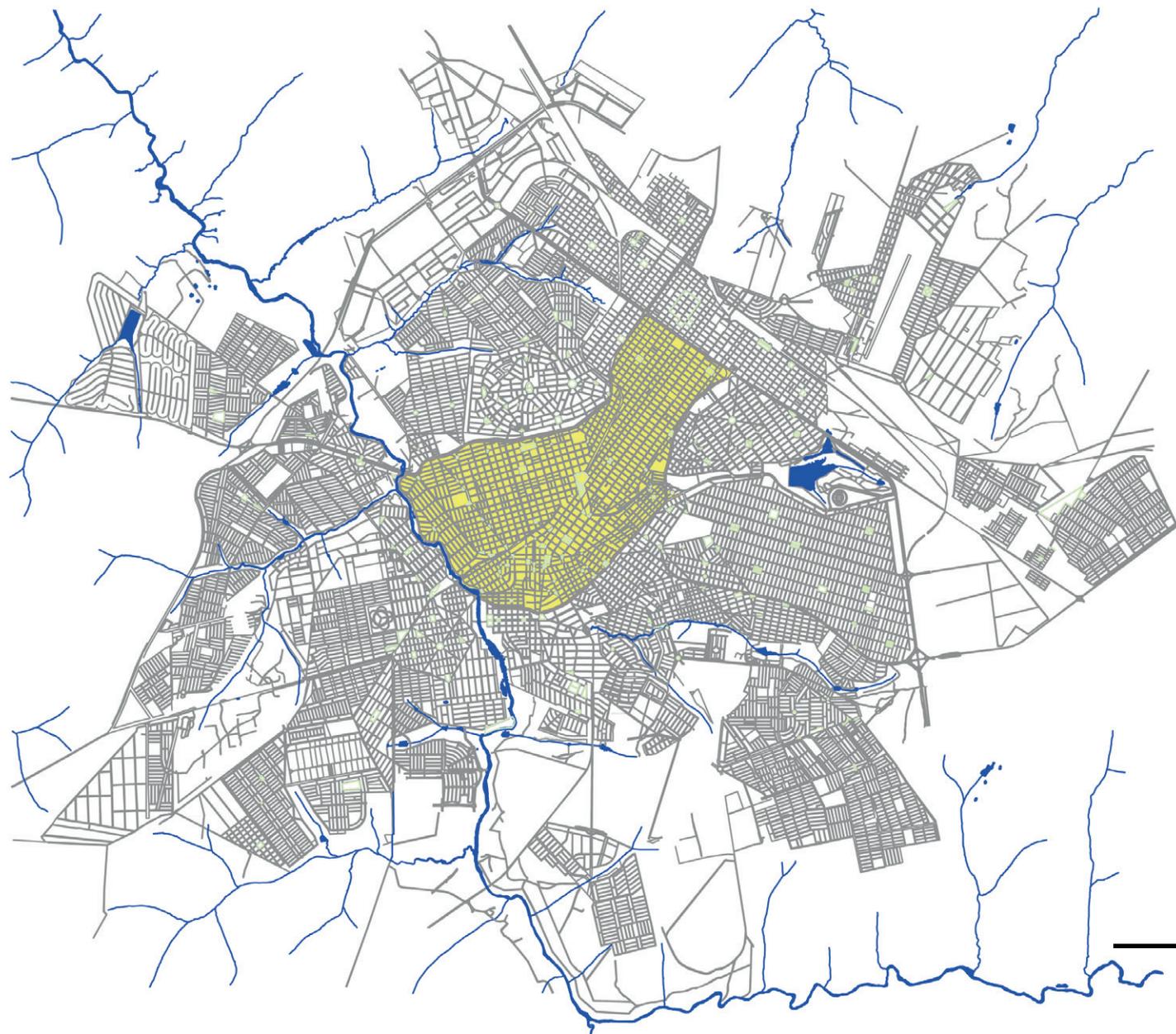


Figura 18 – Cidade de Uberlândia.
Fonte: Adaptado de Prefeitura Municipal de Uberlândia.



MAPA
UBERLÂNDIA

SETOR CENTRAL

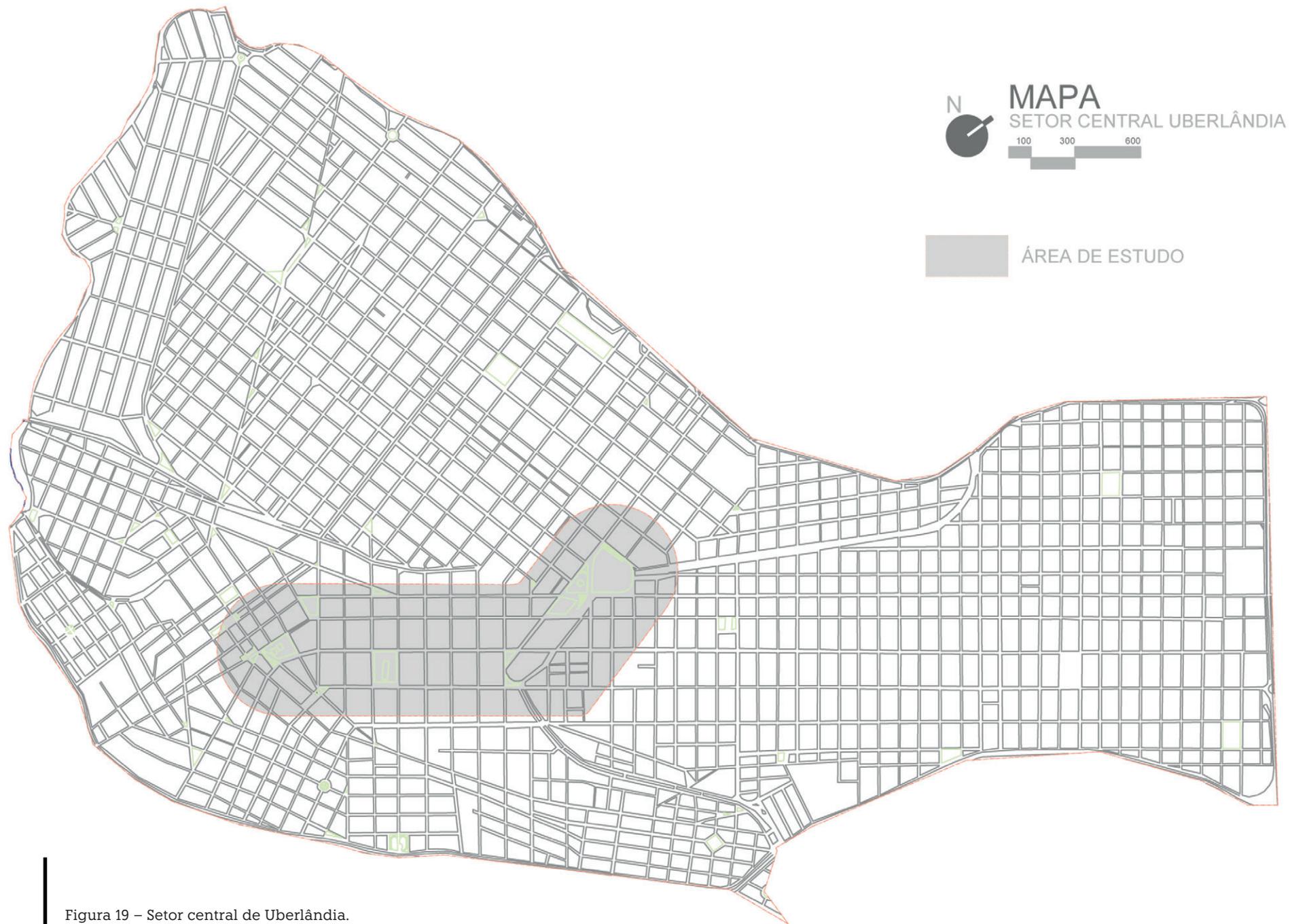


Figura 19 – Setor central de Uberlândia.
Fonte: Adaptado de Prefeitura Municipal de Uberlândia.

- PRAÇA CLARIMUNDO CARNEIRO
- AVENIDA JOÃO PINHEIRO
- PRAÇA SÉRGIO PACHECO

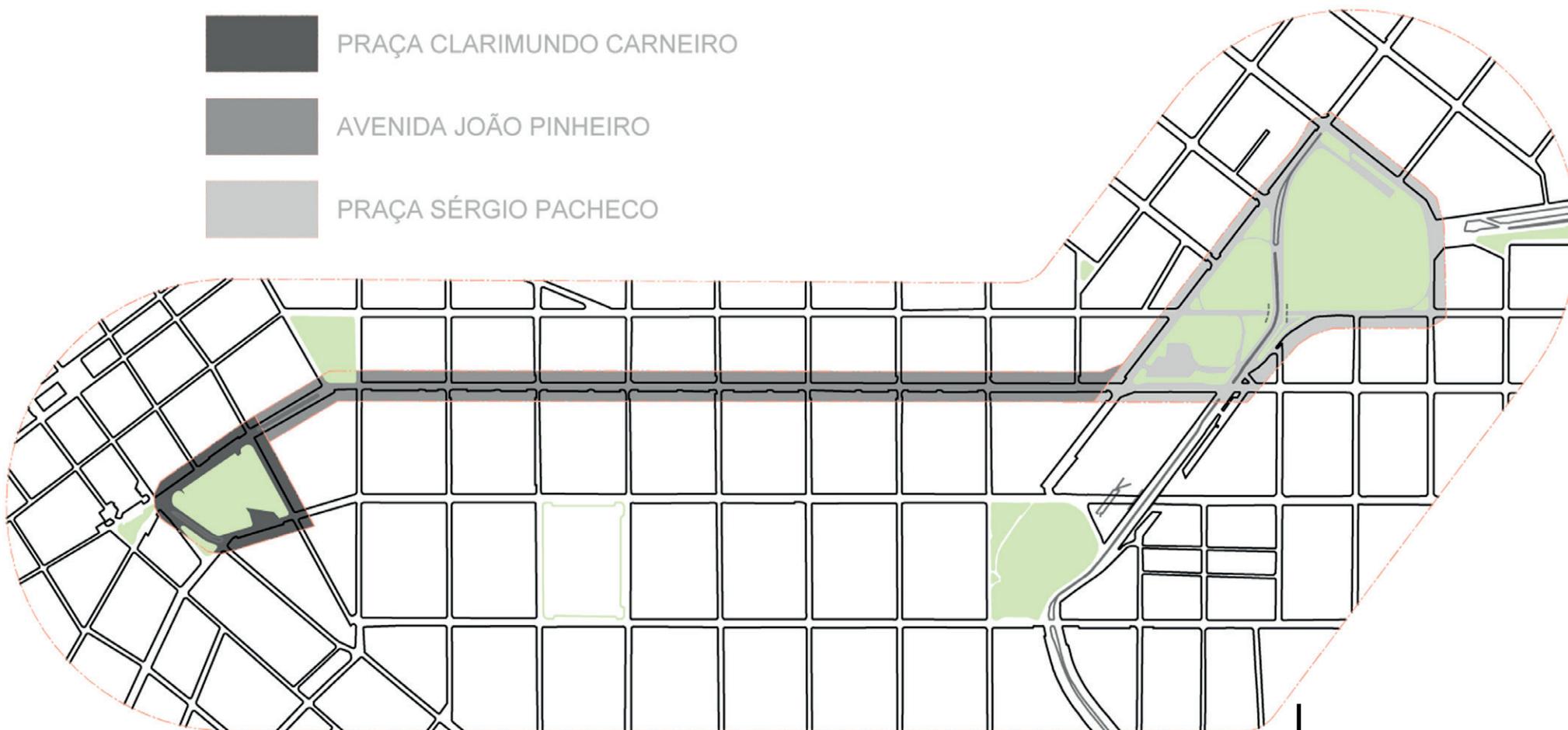


Figura 20 – Área de estudo.
Fonte: Adaptado de Prefeitura Municipal
de Uberlândia.

É importante salientar que o motivo da escolha das citadas áreas de estudo se deve por serem tipologias distintas em um ambiente urbano, que carregam uma relação entre elas por se situarem em um mesmo ambiente, inclusive, no caso destas, em uma mesma região da cidade. Outro fato importante é o fato de serem tipologias de áreas facilmente encontradas em diversas cidades, inclusive as similares à cidade de Uberlândia, para as quais este estudo também pode auxiliar.

Para melhor entendimento do leitor, serão apresentadas resumidamente as áreas definidas e suas principais características.

2.2.1 PRAÇA CLARIMUNDO CARNEIRO

A Praça Clarimundo Carneiro se localiza no bairro Fundinho bem próximo ao limite do mesmo com o bairro Centro. A região do bairro Fundinho é o berço da cidade de Uberlândia, sendo que a história da Praça Clarimundo Carneiro se esbarra também com a história da emancipação da cidade, visto que esta foi projetada como o Paço Municipal no início do século XX.

Segundo Soares (1988, p.14-29), a história de Uberlândia se inicia em 1818 com a primeira família se instalando na região. Em 1856 foram implantados os fundamentos do arraial que um ano após se tornaria o Arraial de Nossa Senhora do Carmo de São Sebastião da Barra de São Pedro de Uberabinha em 1856, sendo elevado à categoria de cidade em 1888. A cidade só recebe a alcunha de Uberlândia em 1929. A praça Clarimundo Carneiro foi construída onde funcionou

até 1898 o segundo cemitério da cidade, com o início do processo de regulamentação da área para a construção do Jardim Público e o prédio da administração pública a partir de 1908, sendo nomeado à época de Praça da Liberdade. Em 1929 foi renomeada como Praça Antônio Carlos e a partir de 1961 recebe seu atual nome (sítio da Prefeitura Municipal de Uberlândia. Acesso em 12 de fev. de 2019).

Segundo o sítio da Prefeitura Municipal de Uberlândia, a praça foi criada como um elemento de ornamentação paisagística para o edifício do Paço Municipal, ambos projetados pelo construtor Cipriano Del Fávero e inaugurados em 1917 sendo a edificação a primeira com mais de dois pavimentos na cidade. O projeto também previa a construção de dois coretos, onde na década de 1920 foi cogitada a construção do edifício do Fórum Municipal no lugar destes, porém acabou-se mantendo a ideia da construção do coreto sendo apenas um deles construído durante os anos de 1925 a 1927. Com o decorrer dos anos e crescimento de atividades administrativas exigidas pelo município, a edificação torna-se insuficiente, sendo tais atividades transferidas para as novas instalações do Centro Administrativo Municipal em 1993. A partir de então o Palácio dos Leões (como é conhecida a edificação) se transforma no Museu Municipal.¹¹

Esse edifício exprimiu a face da cidade progressista, ordeira e majestosa que tentava ser Uberlândia e, com o passar dos anos, constituiu-se em um símbolo, um referencial urbano para os seus moradores. Esse talvez tenha sido o primeiro projeto arquitetônico que expressou a dinâmica política e econômica das elites locais, postura esta que vem se perpetuando, até os dias atuais. (SOARES, 1995, p.112)

¹¹ Disponível em: <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=Conteudo&id=424>> Acesso em 12 de fev. de 2019.

Ainda de acordo com o sítio da Prefeitura Municipal de Uberlândia, a Praça sofreu diversas interferências em seu paisagismo e contorno, sendo a mais significativa a modificação das vegetações de médio porte para pequeno porte, justificadas como recurso para prevenir a violência que ocorria nos jardins escuros e sendo feita também em outras praças. Já o coreto sofre poucas modificações, sendo as mais significativas a instalação de banheiros no térreo, redução de prolongamentos decorativos em alvenaria dos pilares, retirada do forro de madeira e alteração das portas do primeiro pavimento, sendo restaurado em 1986 e revitalizado em 2006. O conjunto da Praça Clarimundo Carneiro (praça, edifício e coreto) é reconhecido com um grande valor histórico para a cidade, sendo tombado por lei municipal como Patrimônio da cidade em 25 de setembro de 1985.¹²

Outras intervenções sofridas pelo conjunto no decorrer dos anos foram descritas em seu Inventário de Proteção do Acervo Cultural como seu contorno original para adequação do trânsito, sendo a mais expressiva em 2001 quando em seu lado leste foram criadas uma via exclusiva para o transporte público e outra para veículos particulares, o tipo de pavimentação da praça, sendo em sua maior parte hoje em asfalto, além de acréscimos de postes de iluminação de variados modelos. (Inventário de Proteção do Acervo Cultural, 2007)

¹² Disponível em: <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=Conteudo&id=424>> Acesso em 12 de fev. de 2019

Figura 22 – Pç. Clarimundo Carneiro atualmente (ângulo aproximado a foto anterior).

Fonte: Autor.

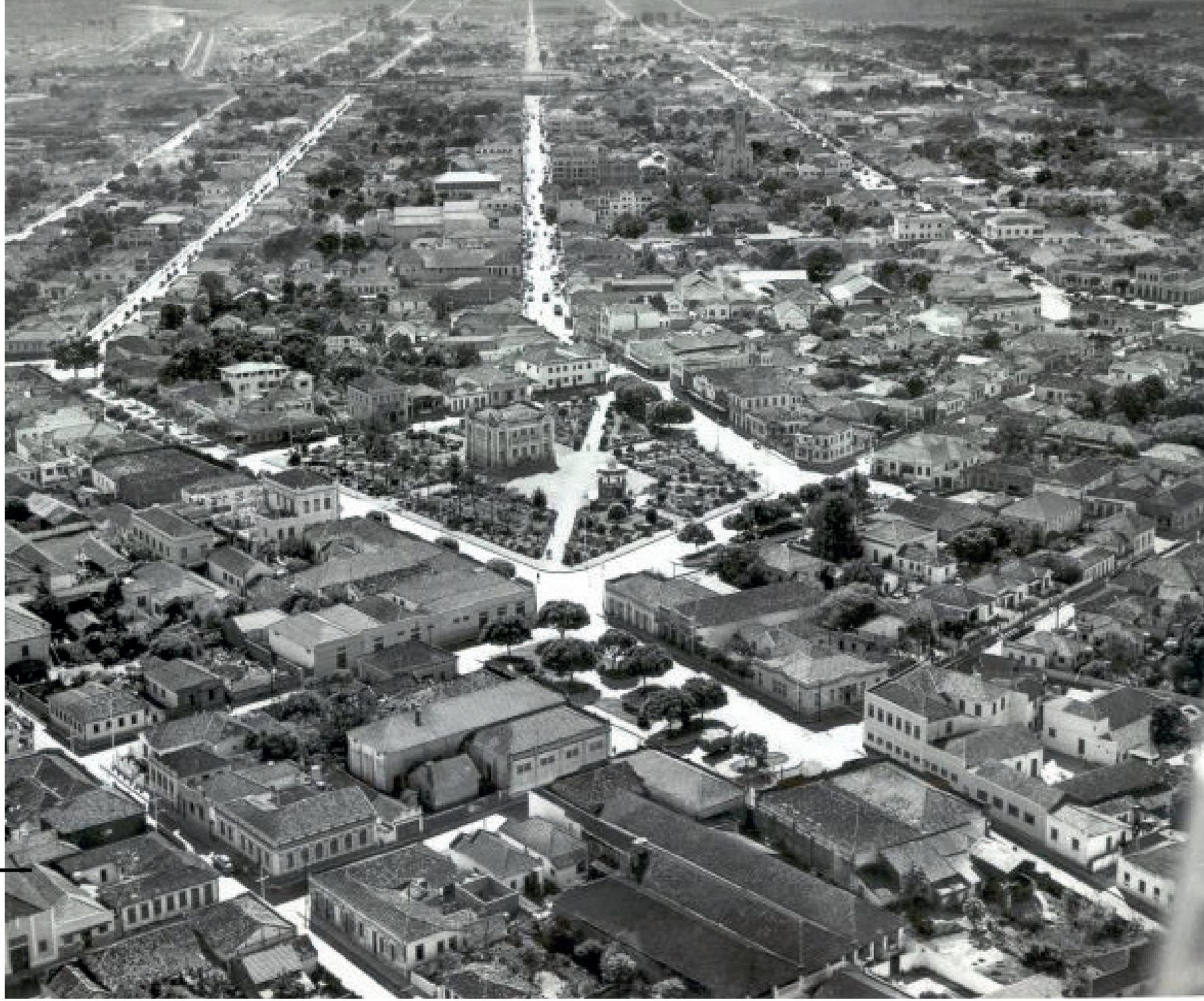


Figura 21 – Pç. Da Liberdade (atual Pç. Clarimundo Carneiro) na dec. de 1920.

Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.



Figura 23 – Imagem aérea da cidade de Uberlândia na dec. de 1940, ao centro a Pç. Antônio Carlos (atual Pç. Clarimundo Carneiro).
Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.



2.2.2 AVENIDA JOÃO PINHEIRO

A partir da inauguração da estação ferroviária (Cia. Migiana de Estradas de Ferro), em 1895, a cidade se expande em direção à mesma (norte) a partir de seu núcleo original. (FERREIRA, 2002, p.96)

Desde os primórdios do século XX, o espaço da cidade foi sendo ordenado, segundo parâmetros de ordem, progresso e monumentalidade, pelos quais os valores políticos e sociais da elite dominante eram reportados à sua imagem urbana, uma vez que exprimiam a sua superioridade, seu senso de ordem e eficiência. Enfim, reproduziam a cidade e as suas obras à sua imagem e semelhança. (SOARES, 1995, p.112)

Segundo Ferreira, com a implantação da estação ferroviária, o espaço compreendido entre a mesma e o bairro Fundinho acarretou em grande movimentação de pessoas e mercadorias, que induziu à ocupação desta área. No início do séc. XX a administração pública se preocupa em ordenar espacialmente a cidade e, em 1908, foi encomendado ao engenheiro Mellor Ferreira Amado pelo atual prefeito da cidade, Alexandre Marquez (1908-12), um plano de expansão para a cidade e segundo Soares, este seria o primeiro plano diretor para a cidade (1995, p.103)

Esse plano consistia na ampliação do perímetro urbano a partir do núcleo antigo da cidade e a criação de uma nova área central, com um conjunto de largas e extensas avenidas arborizadas, formando um “tabuleiro de xadrez” que definia um novo traçado retilíneo ortogonal, de grandes avenidas paralelas: Av. Floriano Peixoto, Av. Afonso Pena, Av. Cipriano Del Fávero, Av. João Pinheiro, Av. Cesário Alvim

e suas oito transversais. A implementação de infra-estrutura básica nas avenidas, permitindo novos usos, determinou o deslocamento do antigo núcleo central, que se localizava na região do Fundinho, para essa nova área, caracterizando um processo espacial de descentralização. (FERREIRA, 2002, p.96)

Nesse sentido, de acordo com Soares, o novo plano urbanístico também tinha como objetivo criar para a cidade uma imagem de ordem e modernidade, algo que não se assemelhasse ao antigo centro da cidade no Fundinho, de ruas estreitas e tortuosas (1995, p.105). “Foi esse o primeiro plano diretor de Uberlândia, e talvez o único até o momento presente, implantado integralmente, conforme as orientações técnicas e urbanísticas propostas” (SOARES, 1995, p.103). Sendo assim, o plano urbanístico foi projetado segundo parâmetros urbanísticos modernos, com as artérias retilíneas e extensas com 8 ruas transversais, a topografia plana do sítio facilitou a implantação do plano. (SOARES, 1995, p.104-105)

A Av. Afonso Pena foi a primeira a receber edificações e serviços urbanos, como calçamento em paralelepípedos e iluminação. As Av. Floriano Peixoto e Afonso Pena passam a receber investimentos de empresários locais com alguns imóveis comerciais sendo que as elites políticas e econômicas se instalam nas Av. João Pinheiro e Cipriano Del Fávero com mansões e palacetes luxuosos construídos por famosos arquitetos, com sofisticados projetos, o que tornou a imagem da cidade mais moderna e elegante. Estas avenidas rapidamente receberam infraestrutura básica para que pudessem atrair investidores e serem ocupadas. Em 1939, a Av. João Pinheiro passa por uma reformulação urbanística em que recebe novo calçamento, canteiro central com jardins, iluminação com postes

PLANTA DA CIDADE DE UBERABINHA - 1927
ESCALA 1:5000 (APROX.) SETEMBRO MCMXXVII

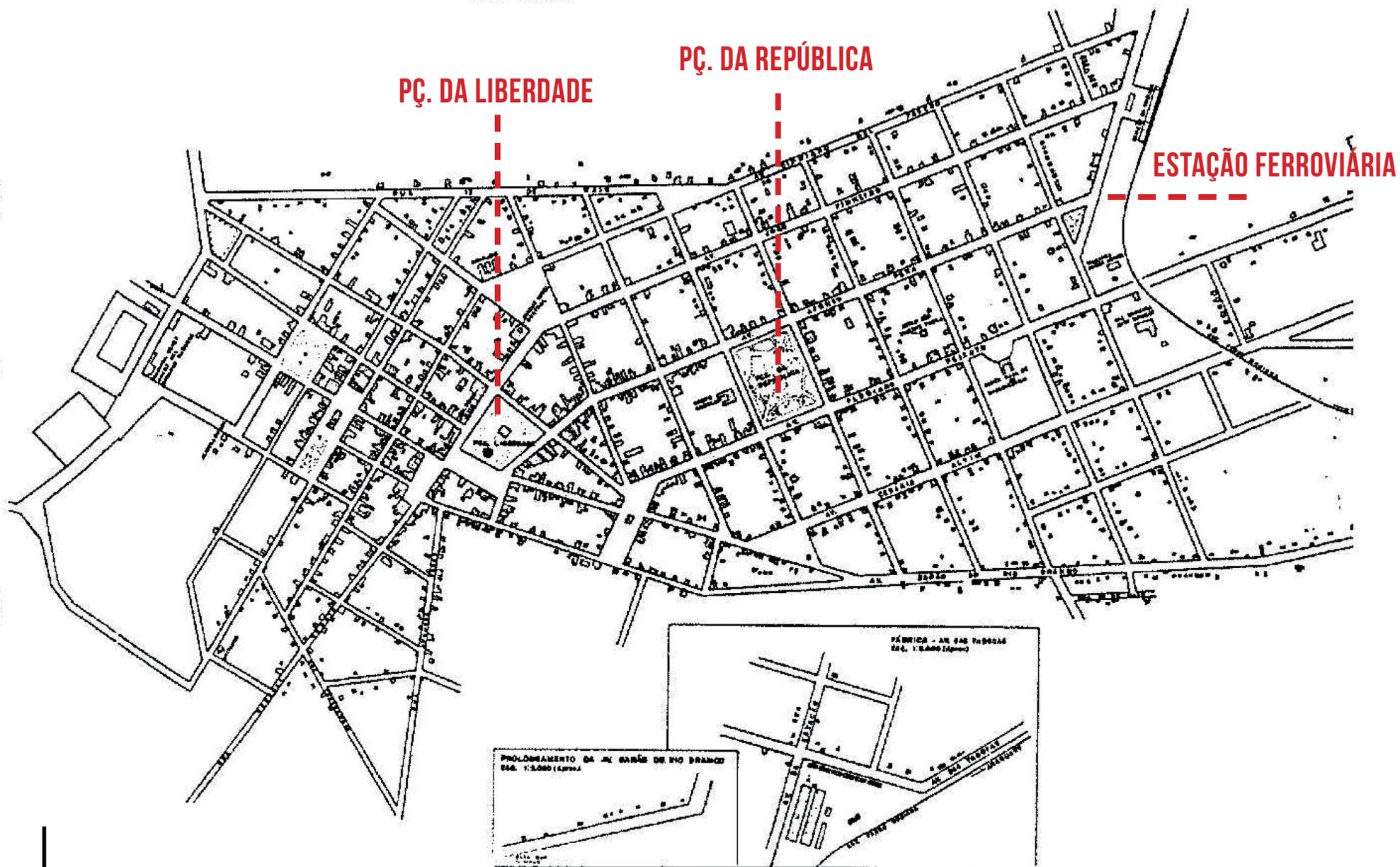


Figura 24 – Planta da cidade de Uberabinha – 1927.
Fonte: Adaptado de Soares, 1988.

duplos e rede subterrânea, tudo para fazer jus às belas edificações que ali se estabeleciam (FERREIRA, 2002, p.96-97). Ao longo dos anos 1940 e 1950, antigas residências iam dando lugar às casas comerciais, serviços e edifícios, redesenhando o espaço urbano, ao custo de expulsarem a população de baixa renda daquele local (SOARES, 1995, p.107). O cuidado com a imagem da cidade era tamanho que desde os anos de 1930 e 1940, Uberlândia era popularmente denominada de Cidade Jardim, com um controle da sua limpeza, cuidado com os prédios comerciais e residenciais e até pela existência de várias praças e jardins (SOARES, 1995, p.112).

Com a construção de Brasília na década de 1950 e abertura de estradas que interligam São Paulo e a nova Capital Federal, Uberlândia se consolida como entreposto comercial e cresce rapidamente com transformações ocorrendo em sua área central. A área se torna de fato o núcleo econômico da cidade, porém dispersa essas atividades para regiões circundantes e outros embriões de núcleos comerciais (SOARES, 1995, p.127-128).

O núcleo central de Uberlândia, historicamente, foi o espaço polarizador da cidade, somente a partir de meados da década de (19)80, as atividades econômicas passaram a deslocar-se para novas áreas urbanas, sendo algumas delas criadas para esse fim, como por exemplo os *shoppingcenters* (SOARES, 1995, p.123).

De acordo com Mesquita (2008, p.177), propostas que visavam melhorar condições de habitabilidade e circulação no centro da cidade eram apresentadas em sucessivos planos de organização territorial. “As intervenções, contudo, na maioria das vezes, se limitaram

à facilitação da circulação dos automóveis, trazendo consigo um processo de degradação espacial e comprometeu a vitalidade da área” (MESQUITA, 2008, p.177).

Neste sentido, a Av. João Pinheiro passou por diversas modificações no decorrer dos anos, destacando-se a reformulação urbanística citada anteriormente (FERREIRA, 2002, p. 97), a pavimentação das avenidas centrais da cidade em meados do séc. XX, sendo a Av. João Pinheiro (juntamente com a Av. Floriano Peixoto) pavimentada no ano de 1963 (MESQUITA, 2008, p.174), transformação da via em corredor de ônibus (transferência do corredor da Av. Floriano Peixoto para a Av. João Pinheiro) em 1997 com a implantação do Sistema Integrado de Transporte – SIT (FERREIRA, 2002, p. 135), a retirada de seus canteiros centrais em meados da década de 1960, tendo como resquício uma única quadra onde se mantém o canteiro entre as praças Clarimundo Carneiro e Adolfo Fonseca.

As largas calçadas tiveram suas dimensões reduzidas e o canteiro central foi excluído para ampliação da calha viária e regularização de áreas de estacionamento (objetivo: priorizar o fluxo viário em detrimento à circulação de pedestres). Além da diminuição do espaço para passeio, a massa verde existente foi retirada e todos os antigos postes (marco visual da avenida) substituídos pelos modelos em concreto, deixando os passeios de pedestres mais árido e desprotegidos. A deterioração física descaracterizou totalmente o projeto de bulevar, tornando-se a avenida mais uma via de fluxo viário intenso da região central da cidade de Uberlândia. (TREVISAN, 2003, p.8)

No ano de 2003 foi implantado um projeto de revitalização da área que, segundo Trevisan (2003, p.10) foram encontradas duas denominações para o projeto, “Reurbanização da avenida João Pinheiro

(trecho entre a avenida João Pessoa e a rua Goiás – parte do eixo estrutural ‘B’ de transporte de Uberlândia)” e Reurbanização do Eixo Estrutural ‘B’ de Transporte Coletivo – Avenida João Pinheiro – Uberlândia - MG”, sendo desenvolvido durante a gestão do Prefeito Zaire Rezende (2001-2004). O projeto contemplou placas de sinalização, bancos, lixeiras e floreiras, sendo inclusive implantados em alguns pontos, espaços que se assemelham aos atuais parklets e ainda segundo o autor, um

aspecto que poderia ter sido melhor trabalhado, buscando-se a aplicação de um projeto visando o futuro, foi o desenho do mobiliário urbano. Bancos e lixeiras em concreto apresentaram um desenho e uma materialidade ultrapassada, não condizente com os modelos de mobiliário urbano existentes nas grandes cidades brasileiras ou em cidades estrangeiras. (TREVISAN, 2003, p.21)

A justificativa dada a respeito dos mobiliários urbanos em concreto é que o projeto contemplava equipamentos em aço inox, porém a verba curta não possibilitava a adoção destes, visto que, por exemplo, a lixeira em inox teria o valor fixado por unidade em R\$ 400,00 enquanto as em concreto foram adquiridas por R\$ 90,00 cada peça (TREVISAN, 2003, p.21). Esse projeto foi um piloto para uma tentativa de implantação de uma nova tipologia de mobiliários urbanos, porém não foi levada adiante e hoje se encontra em estado pouco adequado ao uso.



Figura 25 – Av. João Pinheiro esquina com a Rua 21 de Abril (atual Rua Goiás) ainda sem pavimentação na década de 1920.
Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.

Figura 26 – Av. João Pinheiro esquina com a Rua Goiás atualmente (ângulo aproximado a foto anterior).
Fonte: Autor.





Figura 27 – Av. João Pinheiro esquina com a Rua Teixeira Santana, Praça D. Pedro II (atual Praça Adolfo Fonseca) já pavimentada e com seu canteiro central na década de 1930/40, sendo que tal trecho é o único em toda a avenida que mantém o canteiro central atualmente. Destaque à esquerda para a Sibipiruna plantada em 1918, hoje um grande marco da cidade.
Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.



Figura 28 – Av. João Pinheiro esquina com a Rua Teixeira Santana, Praça Adolfo Fonseca atualmente. Destaque à esquerda para a Sibipiruna plantada em 1918, hoje um grande marco da cidade (ângulo aproximado a foto anterior).

Fonte: Autor.



Figura 29 – Av. João Pinheiro esquina com a Rua Duque de Caxias após asfaltamento e retirada de seus canteiros centrais na década de 1970.
Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.



Figura 30 – Av. João Pinheiro esquina com a Rua Duque de Caxias atualmente (ângulo aproximado a foto anterior).
Fonte: Autor.

2.2.3 PRAÇA SÉRGIO PACHECO

O desenvolvimento e crescimento da cidade de Uberlândia deve-se, em parte, à implantação da estrada de ferro da Mogiana que se instala na cidade em 1895. Segundo Soares (1988, p.16) este fato deve-se ao Coronel José Teófilo Carneiro, um empresário local que ao saber dos planos de extensão do ramal de ligação Campinas/SP a Uberaba/MG da Estrada de Ferro Mogiana e perceber que este, em seu projeto original, não passava por Uberabinha e:

Sabedor do fato, foi até Campinas para discutir o seu traçado. Esse trajeto estava sendo muito disputado por outras cidades da região, inclusive de maior expressão econômica que Uberabinha. No entanto, ele conseguiu convencer o presidente da Cia Mogiana de que a ligação Uberabinha- Araguari era mais racional. (SOARES, 1988, p.16)

Além disso, outros fatores trouxeram a cidade de Uberabinha forte desenvolvimento no início do séc. XX. Uma delas é a construção da ponte Afonso Pena sobre o rio Paranaíba que “foi construída mediante uma intensa negociação política que envolveu representantes de Minas e Goiás, incluindo o Coronel José Teófilo Carneiro” e inaugurada em 15 de novembro de 1909, fazendo a ligação da região do Triângulo Mineiro com o sudoeste do estado de Goiás (MESQUITA, 2008, p.151-152). Ocorreu pouco tempo após a construção de uma estrada de rodagem no sertão por outro empresário local, Fernando Vilela de Andrade. A estrada tinha 100 km de extensão e foi iniciada em 1912, a mesma foi asfaltada na década de 1950 no governo Juscelino Kubitschek sendo hoje o trecho de ligação

das cidades de Uberlândia e Monte Alegre da BR-365. Também na mesma época foi criada pelo mesmo empresário Fernando Vilela em sociedade com Ignácio Paes Leme a Companhia Mineira de Autoviação Intermunicipal (SOARES, 1988, p.17-19). Estes foram os fatores preponderantes que fizeram com que no início do séc. XX a cidade de Uberabinha iniciasse seu processo de desenvolvimento e expansão econômica, com escoamento de mercadorias entre o Triângulo Mineiro, São Paulo, Goiás e Mato Grosso, iniciando o processo de consolidação da cidade como entreposto comercial.

Com o desenvolvimento da cidade, a abertura de algumas empresas e indústrias que alavancavam a economia da cidade e o plano urbanístico para uma nova centralidade com um espaço urbano expressando a ordem e a modernidade implantado desde a Praça da Liberdade até a estação Ferroviária¹³, Uberlândia deixa de ser uma cidade no meio do sertão e passa a ter expressividade econômica para a região.

Entre as décadas de 1950 e 1960, com a construção da nova capital federal, Brasília, e a abertura de rodovias interligando Brasília a São Paulo, Uberlândia percebe uma nova fase de crescimento transformando sua região central e impulsionando a expansão do seu núcleo central para regiões circundantes (SOARES, 1995, p.127-128). Porém, “o advento das rodovias que otimizaram o tempo nos transportes de mercadorias e pessoas [...] acarretou no declínio das ferrovias cujo o deslocamento dos trens era lento e como consequência disso a mesma se torna obsoleta” (MELO, SOUZA, 2014, p.38) e, o que antes era visto como um grande equipamento de moder-

¹³ Atual Praça Sérgio Pacheco

nidade e prosperidade se torna uma barreira física e o vilão do crescimento da cidade.

A estrada de ferro teve um papel importante na estruturação da cidade de Uberlândia, não somente pelas condições econômicas que lhe são devidas, mas também pelo seu papel de elemento estruturador do tecido urbano. Nessa condição, os trilhos tornam-se um grande empecilho depois que a cidade se estendeu na direção norte, atraída pela ferrovia. (MESQUITA, 2008, p.152)

Sendo assim, ainda segundo Mesquita, a retirada dos trilhos da ferrovia do centro da cidade passa a ser uma constante requisição da sociedade, até que em 1964 são “elaborados os primeiros projetos para o novo traçado da ferrovia” (2008, p.152). “A partir daí então tornava-se cada vez mais necessário retirar a estação construindo um novo espaço atendendo aos padrões de modernidade e progresso” (MELO, SOUZA, 2014, p.39). No ano de 1970, foi realizada a transferência com a inauguração da nova estação ferroviária projetada pelo arquiteto Oswaldo Bratke e demolida a antiga estação que fora construída em 1946 onde “no decorrer de 75 anos o conjunto formado pela estação, o pátio da Mogiana e outras edificações passou de grande orgulho da cidade a vilão do crescimento urbano, assim atribuído pelas elites locais” (MESQUITA, 2008, p.159).

Após a transferência da Estação Ferroviária, a Cia. Mogiana de Estradas de Ferro firma um acordo de convênio com a Prefeitura Municipal de Uberlândia cedendo o espaço da antiga estação ferroviária que fora demolida para espaço público com fins cívicos ou sociais, porém o espaço se torna alvo de intensas disputas políticas no que diz respeito aos projetos a serem implantados e inclusive

à sua nomeação, tendo como principais personagens os prefeitos que se revezaram no poder Renato de Freitas (1967 a 1970 e 1973 a 1976) e Virgílio Galassi (1971 a 1972 e 1977 a 1989, estendido até 1982) (Inventário de Proteção do Acervo Cultural nº 04/03/2006, 2006).

Neste sentido, segundo Melo e Souza (2014, p.39-40), foram criados diversos projetos para a região, sendo conhecidos os seguintes:

- O primeiro deles, denominado Ante-Projeto – Plano de Urbanização, foi elaborado em 1962 pelo renomado arquiteto modernista João Jorge Coury juntamente com o arquiteto José Geraldo Camargo e o engenheiro civil Rodolfo Ochoa e tinha como base um plano de urbanização que visava a construção de uma praça, em forma de esplanada, com diversos equipamentos instalados na área, sendo rodoviária, hotel, teatro municipal, prefeitura, câmara municipal, diversos edifícios, fonte, monumento e um parque que eram recortados por bolsões de estacionamento e algumas vias para conexão das regiões que eram divididas pela antiga estação ferroviária resolvendo algumas questões de tráfego (fig. 33);
- O segundo foi elaborado na gestão do então prefeito Virgílio Galassi, com uma equipe multidisciplinar de profissionais de Uberlândia composta pelos arquitetos Elifas Lopes Martins, Arlem José Simão, Paulo de Freitas e os engenheiros Rodolfo Ochoa e Marônio de Menezes. O projeto é aprovado pela Câmara Municipal em janeiro de 1973 e para as-

segurar a conclusão do projeto pelo seu sucessor, o então prefeito construiu ao final de seu mandato dois viadutos¹⁴;

- Ainda em 1973, Renato de Freitas assume o poder e obtém da Câmara Municipal aprovação de um reestudo da praça, convidando o arquiteto Ari Rosa do Rio de Janeiro que assume o novo projeto urbanístico tendo como parceiro o renomado paisagista Burle Marx. Inaugurada em novembro de 1976 a praça contava com diversos equipamentos como pista para bicicleta, ringues de patinação, caixas de areia, bancos e um grande anfiteatro ao ar livre, lago com plantas aquáticas e peixes e alguns aterros para promover acústica à praça além de 1.000 árvores (fig. 34, 36, 38);
- Em 1977 Virgílio Galassi retoma o poder e assim como seu antecessor, ignora o projeto anterior realizando modificações na praça como a retirada dos aterros, desmanche do lago para a implantação de uma quadra, caminhos e canteiros, aberturas de vias que seccionaram a praça e evidenciaram os viadutos construídos em seu primeiro mandato;
- A praça sofre nova modificação em 1995 na gestão do prefeito Paulo Ferolla (1992/1996) sendo construídos quadras (vôlei/peteca e futebol society), mesas de jogos, iluminação da praça poliesportiva e substituição dos antigos bancos em madeira por bancos em concreto.

Durante todos esses anos a praça vem sofrendo modificações para reformas de seu paisagismo e também para se adequar às novas necessidades, como a construção de um departamento policial e principalmente no que diz respeito ao sistema viário, buscando alternativas para o trânsito em detrimento da área verde e de lazer. Em 1997 é inaugurado o Terminal Central de Transporte Urbano “Paulo Ferolla” na porção da praça situada entre as avenidas Afonso Pena e João Pinheiro, sendo esta a intervenção mais significativa nos últimos anos.

Atualmente a praça é usada diariamente pelos cidadãos para prática de esportes e lazer, jogos e afins, aos fins de semana com feira de artesanato e também é usada frequentemente para eventos artísticos e culturais promovidos pela Secretaria Municipal de Cultura e também por produções independentes.

¹⁴ Não foram encontrados projetos e registros fotográficos.



Figura 31 – Antiga Estação da Mogiana em Uberabinha na revolução de 1924. Com presença do Batalhão de Petrópolis/RJ.

Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.

Figura 32 – Estação da Mogiana que substituiu a anterior a partir da dec. de 1940 e demolida em 1970 após a transferência da estação.

Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.





Figura 34 – Lembrança da inauguração Praça Sérgio Pacheco na década de 1970. Projeto de Ari Rosa e paisagismo de Burle Marx.
Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.



Figura 35 – Praça Sérgio Pacheco atualmente (ângulo aproximado a foto anterior)
Fonte: Autor.



Figura 36 – Inauguração Praça Sérgio Pacheco na década de 1970. Projeto de Ari Rosa e paisagismo de Burle Marx. Destaque para o espelho d'água.
Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.



Figura 37 – Praça Sérgio Pacheco atualmente (ângulo aproximado a foto anterior). Destaque para a quadra que hoje ocupa o lugar do espelho d'água do projeto original.
Fonte: Autor.



Figura 38 – Aterros da Praça Sérgio Pacheco na década de 1970. Projeto de Ari Rosa e paisagismo de Burle Marx. Destaque para os aterros para promoverem conforto acústico bloqueando parte do barulho da rua.

Fonte: Arquivo Público de Uberlândia.



Figura 39 – Praça Sérgio Pacheco atualmente (ângulo aproximado a foto anterior). Destaque para os canteiros planejados e sem os aterros acústicos que tinham função de bloquear o barulho da rua.

Fonte: Autor.

2.3 MOBILIÁRIOS URBANOS NA ÁREA DE ESTUDO

Para o desenvolvimento da pesquisa, foram quantificados os mobiliários urbanos na área de estudo a fim de que se seja possível averiguar a forma como eles estão distribuídos e os modelos que se encontram em cada área. Para tanto, foi utilizada uma classificação adaptada da ABNT NBR 9283 de 1986 dividindo os equipamentos por função e modelo.

A quantificação levou em consideração objetos listados pela norma acima citada, porém objetos passíveis de serem quantificados em unidades distintas. Por exemplo, calçadas são consideradas pela norma como mobiliário urbano, porém a classificação dela se daria ou em metros quadrados ou em metros lineares, a depender do caso. Foram excluídos da quantificação também objetos que por função não necessitam de um desenho exclusivo para a cidade entendendo que estes seguem padrões regionais e em alguns casos nacionais e internacionais, o que não viabilizaria uma possível discussão sobre remodelação de seus desenhos, por exemplo as bocas de lobo, tampas de esgoto, hidrantes e afins.

Foi elaborada um quadro (apêndice A) onde foram listados os mobiliários urbanos com as suas quantidades em cada uma das áreas de estudo além do total da somatória destes e de mapas de implantação dos objetos para melhor entendimento espacial da distribuição destes objetos.

Foi contabilizado um total de 33 (trinta e três) modelos de mobiliários urbanos divididos em 7 (sete) categorias, que são: iluminação, transporte, comércio, lazer, saneamento, segurança, comunicação. Sendo os mobiliários urbanos divididos em números de 186 (cento e oitenta e seis) na Praça Clarimundo Carneiro, 301 (trezentos e um) na Av. João Pinheiro e 423 (quatrocentos e vinte e três) na Praça Sérgio Pacheco, totalizando em 910 (novecentos e dez) mobiliários urbanos nas áreas de estudo.



2.4 DEFINIÇÃO DOS MOBILIÁRIOS URBANOS PARA ANÁLISE

Por definição, entre os mobiliários urbanos existe uma grande quantidade de peças que são encontrados em diversas escalas e que interagem com os usuários de forma direta ou indireta, composto assim, por um universo de equipamentos distintos entre si.

Conforme Löbach (2001, p.51), estes podem ser classificados, como produtos industriais para uso de determinados grupos. Segundo o autor, quando a propriedade destes se dá por grandes grupos de indivíduos que não se conhecem (caso do espaço e dos equipamentos públicos) o uso se dá de forma inadequada e com certa irresponsabilidade. “Normalmente não se tem consciência individual da co-propriedade destes produtos” sendo assim, “as instalações públicas são utilizadas frequentemente de forma irresponsável, devido às relações deficientes com o produto” (LÖBACH, 2001, p.51).

Para o estudo, são alvos de análise os mobiliários urbanos de escalas mais reduzidas e que tem por função uma interação mais direta com o usuário, ou seja, objetos em que o usuário utiliza de forma mais dinâmica e intuitiva, como por exemplo os bancos onde os usuários sentam e se apoiam nos mesmos. E que também demandam relações ergonômicas para melhora da relação de uso entre usuário e objeto.

Os objetos avaliados estão instalados nas áreas de estudo citadas anteriormente e conforme a seguinte quantificação e localização:



Quadro 2 – Apresentação dos mobiliários urbanos a serem analisados e suas localizações

IMAGEM	OBJETO DE ANÁLISE	LOCALIZAÇÃO	QUANT.
	Lixeira Plástica	Pç. Clarimundo Carneiro; Pç. Sérgio Pacheco; Av. João Pinheiro.	68
	Lixeira Concreto	Av. João Pinheiro.	19
	Banco Metal/Madeira	Pç. Clarimundo Carneiro.	20
	Banco Concreto 01 (com encosto)	Pç. Clarimundo Carneiro; Pç. Sérgio Pacheco.	5
	Banco Concreto 02 (sem encosto)	Pç. Clarimundo Carneiro; Pç. Sérgio Pacheco.	19
	Banco Concreto 03 (sem encosto)	Pç. Sérgio Pacheco.	10
	Banco Concreto 04 (sem encosto)	Av. João Pinheiro.	8
	Ponto de ônibus em concreto	Pç. Clarimundo Carneiro; Pç. Sérgio Pacheco; Av. João Pinheiro.	13
	Ponto de ônibus metálico 01 (gestão antiga)	Não instalados nas áreas avaliadas, porém com grande difusão pela cidade.	-----
	Ponto de ônibus metálico 01 (gestão atual)	Não instalados nas áreas avaliadas, porém com grande difusão pela cidade.	-----

2.5 CRITÉRIOS PARA ANÁLISE DO MOBILIÁRIO URBANO

Como dito anteriormente, buscou-se o levantamento dos objetos inseridos na área de análise. No caso dos pontos de ônibus nota-se que o ponto de ônibus de concreto, utilizado durante vários anos na cidade, é o único encontrado nas áreas de análise, porém foram introduzidos outros dois modelos de pontos de ônibus metálicos, um adotado na gestão política 2013-2016 e outro adotado na gestão 2017-2020 (o tema será abordado no próximo capítulo) que aos poucos estão substituindo os objetos em concreto. Nesse caso específico, optou-se pela adição dos objetos metálicos por se entender que os pontos de ônibus, talvez sejam os mobiliários urbanos mais espalhados pela cidade e com uma interação mais direta com o usuário, como em casos que o usuário “vai” e “volta” uma, duas e até três ou mais vezes em percursos casa/trabalho/estudo/lazer e afins.

No âmbito do design, ao observa-se um objeto, seja ele qual for, tende-se a criar um pré-conceito a respeito do mesmo tendo como embasamento vivências passadas. Sendo assim, ao ver um novo modelo de cadeira há a tentativa de associá-la à imagem de cadeira a qual se é habituado, talvez uma forma pura e sintética, como um objeto com uma peça chata quadrada em posição horizontal, com 4 (quatro) peças compridas posicionadas verticalmente sob a primeira peça e mais duas outras peças compridas também posicionadas horizontalmente. (fig. 40). A partir daí, tira-se as conclusões sobre a cadeira, porém é possível surpreender-se, caso o design deste objeto fuja à imagem que se tem inicialmente dele. Por exemplo, a cadeira Paulistano, desenhada por Paulo Mendes da Rocha em 1957, foge do “padrão” de desenho de uma cadeira, tendo um design em uma peça única em aço tubular que compõe a estrutura, que fica em balanço e uma segunda peça em lona ou couro que “veste” a estrutura, formando assim seu encosto e assento (fig. 41). Ao deparar-se com uma certa inovação formal de um objeto comum, acaba-se por tecer críticas, sejam elas positivas ou não, de forma intuitiva que tende a descobrir se aquilo se encaixa ou não ao que entende-se por belo ou funcional.

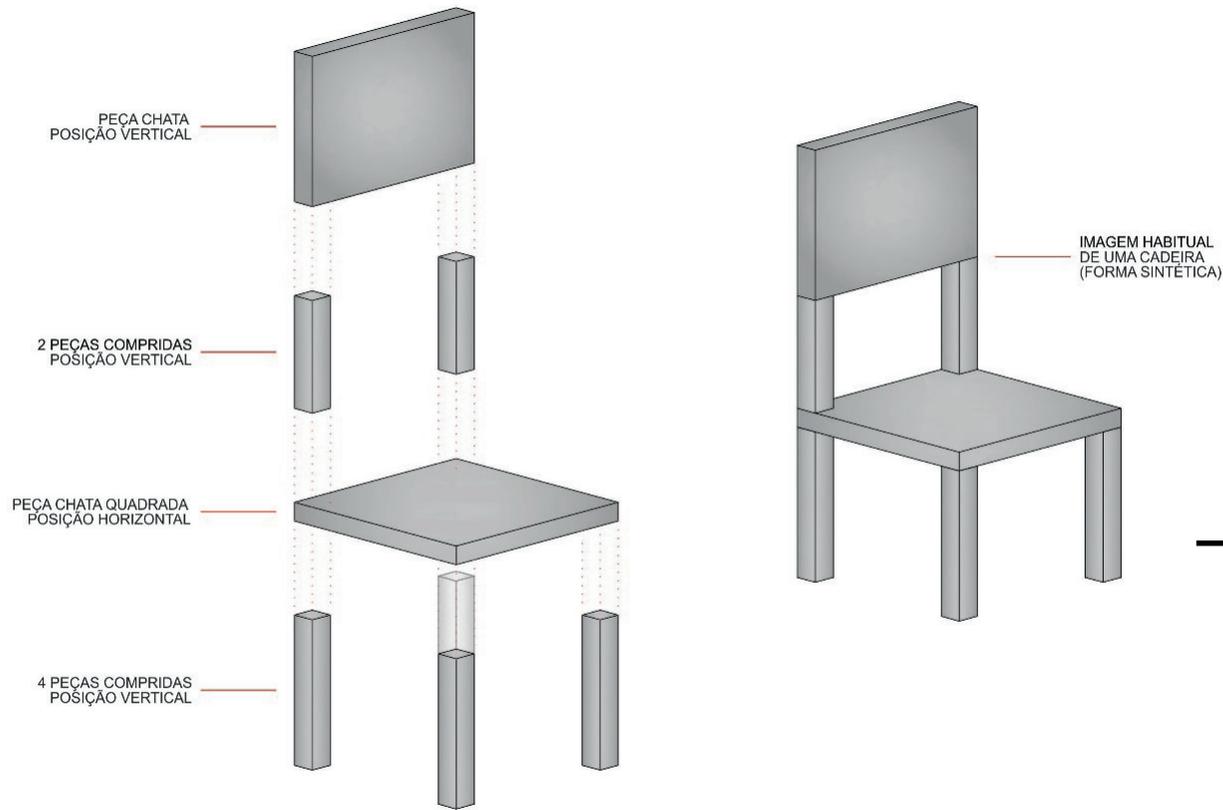


Figura 40 – Exemplificação sintética da forma de uma cadeira.
Fonte: Autor.

Figura 41 – Cadeira Paulistano, exemplo de design que foge do convencional com forma inovadora tanto no que diz respeito ao desenho quanto a estrutura

Fonte: <<https://dpot.com.br/poltrona-paulistano-dpot.html>> Acesso em: 16 de jul. 2019



Porém, esta crítica descrita acima parte de uma análise de gosto pessoal, dado que segundo Munari (2008, p.96), ao analisar-se um objeto no âmbito do design, deve-se estar atentar a observá-lo por todos os aspectos possíveis, “não apenas, portanto, sob o aspecto dos valores pessoais, mas também sob o aspecto dos valores objetivos” para verificar, por meio de critérios objetivos, se o resultado é positivo ou não.

Desta forma, a presente pesquisa buscou analisar de forma objetiva os objetos citados anteriormente para se chegar a conclusão sobre o cumprimento ou não de suas funções. Como método de análise, foi elaborado um questionário semiestruturado adaptado da Ficha de Análise descrita por Munari (2008, p.96-102). As entrevistas foram direcionadas aos usuários dos mobiliários urbanos da cidade de Uberlândia, em que buscou-se identificar se estes possuem algum conhecimento a respeito do assunto, com qual frequência e em qual situação se utilizavam os objetos, além de analisar segundo os elementos mais pertinentes ao universo do mobiliário urbano, visto que “em certos casos, a análise de apenas alguns elementos será suficiente” (MUNARI, 2008, p.96). Os elementos de análise aqui utilizados são:

- Dimensões: espera-se uma análise sobre as dimensões dos objetos como altura, largura e se comportam uma certa quantidade de pessoas;
- Funcionalidade/Ergonomia: espera-se uma análise sobre o conforto dos objetos;
- Material: espera-se uma análise sobre os materiais aplicados, seu tato e texturas;

- Acabamento: espera-se uma análise sobre o acabamento dos materiais aplicados, se existem, por exemplo, rebarbas, partes soltas e afins;
- Durabilidade: espera-se uma análise sobre a durabilidade dos materiais aplicados, se resistem a intempéries, não se desgastam ou quebram facilmente e inclusive se não são vandalizados facilmente;
- Manutenção: espera-se uma análise sobre a manutenção dos objetos, se estes estão sempre limpos, são reparados quando estragam ou são vandalizados e afins;
- Estética: espera-se uma análise sobre a beleza dos objetos do ponto de vista pessoal de cada entrevistado para uma busca do que atende, ou não, às expectativas dos usuários de modo geral;
- Valor social: espera-se uma análise sobre o simbolismo dos objetos, se estes são lembrados ou referenciados como integrantes de uma imagem da cidade;
- Essencialidade: espera-se uma análise sobre o seria importante e essencial aos objetos, o que poderia ser adicionado para melhorar a experiência de uso do mesmo e, se for o caso, o que poderia ser retirado e que não afetaria a usabilidade do objeto.

O modelo do questionário utilizado para esta pesquisa encontra-se em apêndice.

Como já salientado a priori, a forte presença dos mobiliários até aqui levantados no espaço público, tem papel estruturador do espaço no que tange ao bom funcionamento do ambiente urbano, tanto na escala estética quanto na simbólica, condição substancial que abarca a análise a seguir, dado o enfoque da administração pública municipal.

Para tanto, o conteúdo apresentado por este capítulo objetiva uma primeira aproximação ao conceito de mobiliário urbano para a cidade de Uberlândia/MG no entendimento dos órgãos públicos, responsáveis por projetos e gestão dos equipamentos. Deve-se entender como é tratado o tema pelo poder público para que depois seja feita a análise dos mobiliários que foram e como foram implantados. Portanto, a discussão a ser apresentada, foi estruturada a partir de um levantamento através de entrevistas e questionários, buscando o entendimento do mobiliário urbano pela ótica do poder público municipal na cidade.

3. MOBILIÁRIO PELA ÓTICA DA PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA



3.1 MOBILIÁRIO URBANO SOB A PERSPECTIVA DA PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA

Para analisar criticamente os mobiliários urbanos em Uberlândia, seus aspectos funcionais, estéticos e simbólicos, antes de tudo deve-se entender o porquê dos equipamentos instalados na cidade. Assim sendo, entender de onde vieram e para que vieram tais objetos, será o principal assunto tratado neste capítulo.

A estética da cidade e o conforto dos cidadãos nela são intrinsecamente ligados ao mobiliário urbano, visto que “o projeto do espaço deve estar embasado em características físico-espaciais que correspondam às necessidades das pessoas” (JOHN, 2010, p.188).

O entendimento do poder público sobre o assunto tem importante contribuição para o conforto e a imagem da cidade, visto que o principal ator relacionado à instalação dos mobiliários urbanos parte desta esfera, ou então é responsável pela sua regulamentação, quando este é instalado pelo interesse privado. Portanto, entender o conceito de mobiliário urbano sob a ótica da Prefeitura Municipal de Uberlândia (PMU) vem a ser o ponto de partida inicial que encabeçará um estudo maior que analisará os equipamentos instalados na cidade sob o ponto de vista da percepção pelos usuários, estética, uso e conforto.

Portanto, foram feitas diversas visitas à PMU com o intuito de pesquisar como é tratado o tema pela mesma, quais setores responsáveis, aquisição, manutenção e afins. Desta forma, foi elaborado um

questionário para investigar o funcionamento do assunto dentro do poder público municipal de Uberlândia/MG¹⁵.

Numa primeira aproximação, observou-se que a PMU é dividida em vários setores que abordam assuntos específicos. No caso do tema mobiliário urbano, este não é atribuído a um único setor, sendo dissipado em diversos setores que tratam do assunto de acordo com as suas atribuições. A pesquisa buscou também observar se existe a comunicação entre eles. A partir de então, foi aplicado um questionário padrão com o objetivo de serem realizadas entrevistas, já que “é fácil verificar como, entre todas as técnicas de interrogação, a entrevista é a que apresenta maior flexibilidade” (GIL, 2002, p.117). As entrevistas tiveram um perfil de conversa não oficial, caracterizando-se “como *informal*, quando se distingue da simples conversação apenas por ter como objetivo básico a coleta de dados” (GIL, 2002, p.117). O questionário (apêndice B) contém 17 (dezesete) questões que abordam desde a fase de projeto até a fase de manutenção dos mobiliários urbanos da cidade.

Foram alvo de entrevistas duas secretarias municipais, sendo uma delas dividida em dois setores, além da companhia de distribuição de energia elétrica da cidade, que são: Secretaria Municipal de Transito e Transporte (SETTRAN) - Diretoria de Trânsito; Secretaria Municipal de Transito e Transporte (SETTRAN) – Diretoria de Transporte; Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SMMADU) e Companhia Energética de Minas Gerais S.A. (CEMIG).

¹⁵ As visitas à Prefeitura Municipal de Uberlândia assim como as entrevistas realizadas no mesmo local, foram realizadas entre os meses de outubro e novembro de 2017.

Quanto a CEMIG, a companhia foi alvo de pesquisa, pois a divisão da prefeitura responsável pela iluminação pública, que se encontra dentro da Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, tem a atribuição de elaborar apenas os projetos luminotécnicos da cidade e fazer manutenção da iluminação, sendo que todas as outras questões sobre aquisição, implantação e manutenção dos equipamentos, com exceção da iluminação, é de atribuição da CEMIG.

As perguntas abordaram vários temas, seguindo uma estrutura cronológica no que diz respeito à vida útil dos equipamentos, sendo abordadas questões sobre o entendimento dos mobiliários urbanos pelos distintos setores e quais são os de suas respectivas atribuições, passando pelo projeto, aquisição, implantação e manutenção destes, sendo questionado inclusive sobre o descarte destes quando não mais usados, levando em consideração inclusive os que são implantados pela iniciativa privada, mas regulamentada por meio do poder público, além de abordarem questões relativas à legislação e às diretrizes a respeito destes e uma possível programação visual para a cidade.

3.1.1 CRITÉRIOS DE ANÁLISE

Os critérios de análise foram determinados para construção de subsídio para entender os princípios de projeto do objeto e de sua implantação na cidade, questões que deverão ser estudadas e aprofundadas pela pesquisa, bem como o processo de gestão. Os critérios adotados para a análise foram:

- Do Conceito;
- Das Atribuições;
- Da Importância e Normatização;
- Da Estética;
- Da Aquisição;
- Da Implantação;
- Da Iniciativa Privada;
- Da Manutenção.

3.1.2 DO CONCEITO

Partindo do entendimento do conceito de mobiliário urbano sob o ponto de vista dos diversos setores da PMU e CEMIG, pode-se observar que na maioria dos casos é entendido apenas pelo ponto de vista de suas atribuições enquanto secretarias, sem uma base geral do tema, que aborde questões normativas ou legislativas. Apenas no caso da SMMADU, verificou-se que é adotada a definição da NBR 9050/2015, que refere ao mobiliário urbano como sendo o “conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga”.

3.1.3 DAS ATRIBUIÇÕES

No que tange o sistema organizacional da PMU não existe um órgão responsável exclusivamente pelo mobiliário urbano disposto nos espaços públicos da cidade. Em cada uma das secretarias acima relacionadas, existe um grupo de peças de mobiliário urbano sob sua responsabilidade e que se relacionam com suas atribuições administrativas sobre o espaço urbano. Quanto à distribuição das atribuições nos setores (Quadro 03), fica claro que cada um é responsável apenas pelo que lhe é relevante, valendo salientar que cada setor rege e estabelece normas e diretrizes específicas para os mobiliários urbanos que são de sua responsabilidade, do que se pode entender, como foi afirmado anteriormente, que não existe um setor em comum para análise destes, o que contribui para a falta de unidade dos equipamentos. Sendo assim, observa-se a não eficácia na comunicação de setor para setor no que diz respeito ao mobiliário urbano, o que gera também a diferenciação no trato com os equipamentos, podendo ocasionar um aspecto heterogêneo, em sentido negativo, e falta de organização no que diz respeito à imagem da cidade. O quadro a seguir, apresenta os mobiliários urbanos da cidade de Uberlândia/MG e as instituições públicas e suas ramificações por eles responsáveis.

Quadro 03 – Atribuições dos mobiliários urbanos da cidade de Uberlândia/MG por Instituições públicas e suas ramificações

INSTITUIÇÃO	SECRETARIA	DIRETORIA	MOBILIÁRIO ATRIBUÍDO
Prefeitura Municipal de Uberlândia (PMU)	Secretaria de Transito e Transporte (SETTRAN)	Diretoria de Trânsito	- Sinalização Horizontal: Inscrições em solo; - Sinalização Vertical: Placas; - Equipamentos de Sinalização: Semáforos, Radares; - Travessias Elevadas e afins.
		Diretoria de Transporte	- Pontos de Parada de ônibus; - Abrigos de espera de ônibus; - Estações de espera de ônibus; - Terminais de Integração; - Ônibus.
	Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SMMADU)		- Assentos; - Lixeiras; - Bebedouros; - Bicicletários; - Pergolados.
Companhia Energética de Minas Gerais S.A. (CEMIG)			- Postes; - Redes de energia elétrica.

Fonte: Autor

Sobre as atribuições, a SETTRAN é dividida em duas diretorias, sendo de responsabilidade da Diretoria de Trânsito tudo o que estiver relacionado à sinalização da cidade, tanto horizontais (inscrições em solo) quanto as verticais (placas), sendo elas sinalização regulamentar, de advertência, indicativa e afins, além de radares (fiscalização eletrônica), travessias elevadas e afins. Equipamentos como semáforos, dentro da Diretoria de Trânsito, são de responsabilidade da sua divisão de Central de Tráfego por Área - CTA. No caso da Diretoria de Transporte, é de sua responsabilidade o que estiver relacionado ao transporte público, como pontos de parada de ônibus, abrigos de espera de ônibus, estações de espera de ônibus, terminais de integração (Terminal Central, Terminal Pampulha, etc.) e os próprios ônibus que também são considerados como mobiliário urbano para essa Diretoria.

Dentro da SMMADU, é de sua responsabilidade todo e qualquer mobiliário a ser implantado nas praças, áreas verdes, áreas de recreação, áreas de preservação e parques tais como, assentos, lixeiras, bebedouros, bicicletários, pergolados, etc. Além de existir dentro da secretaria um setor responsável pela iluminação pública, é designado ao setor apenas o que diz respeito à projeto luminotécnico da cidade. Além disso, também é de sua atribuição a manutenção da iluminação pública da cidade. Portanto, no que diz respeito às outras questões (instalação, manutenção do equipamento e afins), a atribuição da CEMIG, que tem responsabilidade pelos postes instalados nas vias públicas, podendo ser eles em madeira ou em concreto (perfil I ou tubulares), além da rede de energia elétrica.

3.1.4 DA IMPORTÂNCIA E DA NORMATIZAÇÃO

Considerando que “todo mobiliário urbano, passa a diferenciar e a valorizar o espaço público, definindo padrões de qualidade nas cidades e as identificando” (MARGHANI, MONTEIRO E TANURE, 2010, p.28), estes devem ser entendidos como de suma importância para o ambiente urbano, em seus aspectos formais e funcionais.

Durante as entrevistas foi observado que, para o poder público, a importância dos equipamentos é principalmente condicionada às suas funções, sendo que na SETTRAN o atendimento ao usuário é a maior contribuição do mobiliário urbano, como a passagem de informações de forma prática, correta e segura, além da contribuição com o trabalho realizado pelo transporte público para o atendimento ao público. Na SMMADU, a contribuição à urbanização e humanização dos espaços é de clara importância, possibilitando espaços para atividades, como lazer e entretenimento, trazendo assim, qualidade de vida aos usuários. Porém, a PMU não adota nenhuma legislação específica geral a respeito do mobiliário urbano, que é deixado a cargo de outras normas que definem outros aspectos com conotações mais técnicas, como por exemplo, na SETTRAN, a Diretoria de Trânsito, que conta com os Códigos de Trânsito que dispõem de manuais técnicos sobre sinalização e a Diretoria de Transporte que conta com legislação que aborda o transporte público em geral. No caso da SMMADU é utilizada a NBR 9050/2015 como referência.

3.1.5 DA ESTÉTICA

Dentro da PMU, é possível observar que já existiu por algumas vezes, tentativas de implementação de um mobiliário urbano único e exclusivo para a cidade, porém sem sucesso no que diz respeito à sua continuidade de gestão. No entendimento da Assistente Administrativa¹⁶ da SMMADU “a estética e a funcionalidade devem caminhar de forma harmônica, apesar de que o julgamento de padrões estéticos sempre será subjetivo”. A SET-TRAN utiliza, em sua Diretoria de Trânsito, padrões definidos pelos Códigos de Trânsito. São normas estabelecidas para todas as cidades brasileiras, que define, por exemplo, tamanho das placas, das letras, cores de fundo, cores das letras e afins, trata-se de uma regulamentação funcional, mas que implica um padrão estético. O Código de Trânsito permite algumas variações em relação à sinalização. No caso das placas, são permitidas variações de tamanhos e formatos, contanto que a informação principal esteja de acordo com o estabelecido pela norma, como por exemplo: uma placa de Estacionamento Regulamentar pode ser retangular com informações complementares como, uso exclusivo de idoso ou portador de necessidades especiais ou até horário em que se pode ou não utilizar o espaço. Este tipo de variação é comum na cidade, visto que foi o padrão adotado e estabelecido pela secretaria. Na avenida Rondon Pacheco por exemplo, existem placas toponímicas (Figura 42) que utilizam fundo azul e verde e letras brancas e amarelas (fazendo referência a bandeira municipal) fugindo assim do padrão estabelecido pelo Código de Trânsito (Figura 43), que é com fundo azul e letras brancas. Na época de sua

¹⁶ Entrevista concedida a este pesquisador em 24/10/2017, na Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano.

instalação foi instruído o uso do padrão, porém essa instrução foi ignorada. Nesse caso, em que são consideradas as normas do Código de Trânsito, é permitido o uso de intervenção de design nos postes de suporte das placas.





Figura 42 - Placa Toponímica Av. Rondon Pacheco. Padrão de cores estabelecido pela PMU
Fonte: Autor

Figura 43 - Placa Toponímica de acordo com o padrão de cores estabelecido pelo Código de Trânsito
Fonte: Autor



Em sua Diretoria de Transporte, a SETTRAN utiliza três tipos de abrigos de pontos de ônibus, um de concreto (Figura 44), que já vem sendo usado por vários anos, um segundo modelo metálico (Figura 45), adotado na gestão anterior (2013-2016) e um terceiro modelo, também metálico, (Figura 46) adotado na atual gestão (2017-2020). Cumpre destacar que nenhum destes equipamentos foram desenvolvidos especificamente para a cidade, mesmo que no caso do abrigo de concreto este já esteja inserido na paisagem da cidade por ser muito difundido e usado por vários anos. Haja vista, existem situações em que foi pensando em um projeto para estes equipamentos, como exemplo, um dos primeiros projetos dessa natureza se encontra na Av. Monsenhor Eduardo, conhecida na secretaria como Corredor Estrutural de Transporte Público (Figura 47). Além deste, outros exemplos são os projetos das estações da Av. João Naves de Ávila (Figura 48) e da Av. Segismundo Pereira (Figura 49). Estes são exemplos em que o projeto contemplou (no caso do mobiliário urbano) equipamentos específicos: os abrigos de espera de ônibus e estações de espera de ônibus.



Figura 44 - Abrigo de espera de ônibus de concreto implantando pela PMU.
Fonte: Autor



Figura 45 - Abrigo de espera de ônibus metálico implantando pela PMU (Gestão 2013-2016).

Fonte: Autor



Figura 46 - Abrigo de espera de ônibus metálico implantando pela PMU (Gestão 2017-2020)

Fonte: Autor



Figura 47 - Corredor Estrutural de Transporte Público, Av. Monsenhor Eduardo implantando pela PMU.

Fonte: Autor



Figura 48 - Estação 01 Corredor Av. João Naves de Ávila. Projetado pelo escritório Modo Arquitetos
Fonte: Autor



Figura 49 - Estação 01 Corredor Av. Segismundo Pereira. Projetado pelo escritório Modo Arquitetos
Fonte: Autor

Existe também, o projeto implantado no início da Av. João Pinheiro (Figura 50), região central da cidade. Neste projeto, foram contempladas placas de sinalização, bancos, lixeiras e floreiras, sendo inclusive implantados em alguns pontos espaços que se assemelham aos atuais parklets, esse projeto foi um piloto para uma tentativa de implantação de uma nova tipologia de mobiliários urbanos, porém não foi levada adiante e hoje se encontram em estado pouco adequado ao uso. Outro projeto nessa natureza é o Projeto de Requalificação da Área Central e Fundinho, que além de outras coisas, contempla os mobiliários urbanos da região, projeto feito em 2009, mas que não foi implantado.

Figura 50 - Equipamentos Av. João Pinheiro

Fonte: Autor



3.1.6 DA AQUISIÇÃO

Em se tratando de aquisição de produtos ou serviços por meio do poder público, entra-se no âmbito das licitações. A Lei 8.666/93 que institui normas para licitações e contratos da Administração Pública é comum aos setores, sendo que as licitações contemplam execução, instalação e manutenção (no caso de reparos) dos mobiliários urbanos. Porém, em alguns casos, a própria prefeitura confecciona e instala os equipamentos, no caso da SETTRAN, na Diretoria de Trânsito existe um pequeno setor (Setor de Operação de Tráfego - SOT) que atende à Secretaria na confecção de placas de sinalização que, por ser um setor pequeno, não dá conta da demanda de toda a cidade, além de trabalhar apenas com a sinalização vertical (placas). No mesmo sentido, a SMMADU também conta com equipe para a fabricação de alguns equipamentos.

3.1.7 DA IMPLANTAÇÃO

Quanto à instalação, “o mobiliário ou equipamento urbano implantado numa cidade pode ser visto como um elemento de decoração, e traz consigo a função que o identifica e o qualifica como um prestador de serviço à comunidade, tornando-se assim imprescindível no meio urbano” (TESSARINE, 2008, p.29). A implantação destes equipamentos se dá, na maior parte dos casos, na calçada, porém a inserção desses mobiliários deve ser estudada para que suas dimensões e implantações não

atrem com os diversos elementos da paisagem. Um abrigo de ônibus mal implantado em uma calçada estreita bloqueia não só a passagem, como a visão do observador.

No caso da cidade de Uberlândia, a PMU, por meio da Lei Municipal Nº 10.686/2010, estabelece a calçada como sendo dividida em duas áreas, sendo elas a área de serviços que, “deverá ser contígua ao meio-fio para uso específico de infraestrutura, instalação de mobiliário urbano e arborização”, e a área de circulação que, “destina-se exclusivamente ao trânsito de pedestres, não podendo ser atribuído outro uso, mesmo que temporário”. A largura de faixa de serviço estabelecida pela Lei é de no mínimo 1,20m (um metro e vinte centímetros), porém em calçadas com largura inferior a 2m (dois metros), é permitido o mínimo de 55cm (cinquenta e cinco centímetros).

Sobre os equipamentos, a SETTRAN utiliza em sua Diretoria de Transporte, normas técnicas para confecção e implantação dos equipamentos, sendo que sempre é feito um projeto do local de instalação dos equipamentos definindo local de instalação, metragens e afins. Hoje são mais de 3.000 (três mil) pontos de parada de ônibus. O ideal seria que todos os pontos de parada de ônibus tivessem abrigos, porém, pela alta demanda, seria muito difícil de alcançar tal meta, além do que, em alguns lugares existem inviabilidades técnicas para instalação de abrigos, como calçadas estreitas, o que poderia obstruir a passagem dos transeuntes, caso fosse implantado ali um abrigo. A solução adotada pela secretaria foi de estabelecer demandas para os abrigos, considerando que geralmente os trajetos das linhas de ônibus costumam ser as mes-

mas na ida e na volta. Assim, foi definida a instalação dos abrigos apenas nos locais de maior necessidade, que são considerados os trajetos de “ida”. Pois, se o usuário estiver em seu trajeto de “volta”, isto é, de retorno, não é necessário o abrigo, pois ele não esperará pelo ônibus.

Na Diretoria de Trânsito as normas são estabelecidas pelos Códigos de Trânsito, que regulamentam e dão diretrizes de execução e implantação para os equipamentos de sinalização. Essas normas devem ser seguidas à risca, visto que qualquer modificação ou equipamento mal implantado pode comprometer a sinalização, ocasionando inclusive acidentes de trânsito. Outra solução adotada pela secretaria é quanto a delimitação de atuação da sinalização, que é o padrão onde se tem a placa com a sinalização principal e a inscrição “Início” ou “Término”. No entanto, no ato da instalação das placas para implantação dos parquímetros na cidade no ano de 2015, a empresa concessionada optou por adotar outro padrão, que delimita a área de atividade da placa 30 metros antes e 30 metros adiante junto a pinturas de solo, a empresa adotou tal padrão por conta de custos, visto que diminuiria pela metade o número de placas. Assim, no ato de implantação destas placas, a gestão municipal do período permitiu que assim fosse feito. Tal mudança no padrão gerou confusão e descontentamento por parte dos usuários, que já estavam habituados ao padrão antigo; confusão e descontentamento são percebidos até os dias de hoje pela secretaria. No que diz respeito às estruturas das placas de sinalização, a norma permite que elas sejam pontaletes (estrutura em madeira) ou metálicas. É fácil observar que em regiões mais periféricas o uso do pontalete é mais comum, isso se deve principalmente pelo

fato da falta de verba, visto que é mais barato que o metálico. Nas regiões mais centrais são mais comuns a instalação dos metálicos, pois suportam melhor o uso, a degradação e depreciação (inclusive vandalismo). Outra solução é a instalação destes equipamentos em outros postes através de braçadeiras, em postes de iluminação ou semáforos por exemplo.

No entendimento da CEMIG, a utilização do poste é única e exclusivamente para o suporte da iluminação pública e das redes de energia elétrica e de outras companhias (telefonia e TV a cabo por exemplo). Por isso, quaisquer outras utilizações destes equipamentos são proibidas, como por exemplo, fixação de faixas e placas, panfletos e afins, o que vai em desacordo em relação às placas de sinalização instaladas com braçadeiras. A instalação dos postes vai de acordo com sua disponibilidade. Os postes de concreto, que são em perfil I ou tubulares (escolhidos de acordo com as necessidades, visto que cada perfil atende diferentes pré-requisitos), geralmente são os usados pela companhia, considerando que existe grande resistência e preconceito por parte dos usuários em relação aos postes de madeira, por considerarem antigos e atrasados. Outro ponto em relação à implantação dos equipamentos pela CEMIG se dá ao fato de a companhia adotar o padrão de fiação aérea, sendo que ela não custeia implantação de fiação subterrânea por serem mais caras, salvo no caso de alguma condição técnica que impossibilite a fiação aérea. No que tange a implantação das redes, a companhia faz apenas a instalação do que é de sua atribuição, que são as redes elétricas, estas são regulamentadas pela Agência Nacional de Energia Elétrica. Quanto as redes telefônicas, internet ou TV a cabo por exemplo, ficam a cargo das demais companhias.

No caso da SMMADU é utilizada a NBR 9050/2015 como referência para instalação dos mobiliários urbanos. A implantação é norteada por projetos de revitalização e/ou urbanização fornecidos pela Secretaria ou por iniciativa privada. As áreas contemplam equipamentos de acordo com a demanda solicitada ou recursos destinados para a área.

Em todos os casos, foi observado que é comum a solicitação de novos equipamentos por parte dos usuários dado ao fato de a PMU e a CEMIG contarem com canais de ouvidoria. Desta forma, a solicitação é passada para o setor responsável que dá o parecer favorável ou não à solicitação. No entanto, a implantação dos mobiliários urbanos que partem do setor público é definida de acordo com recursos e disponibilidade dos equipamentos, portanto “os usuários destes equipamentos não os escolhem e sim lhes é imposto, independentemente de suas preferências. Por isso, o mobiliário deve atender da melhor forma possível as necessidades da população usuária do espaço público em questão” (MARGHANI, MONTEIRO E TANURE, 2010, p.28).

3.1.8 DA INICIATIVA PRIVADA

Em várias cidades, é comum a prática da instalação de mobiliários urbanos pela iniciativa privada, um exemplo são as bicicletas públicas implantadas no Rio de Janeiro por iniciativa do banco Itaú. Mais recente, o mesmo equipamento foi implantado na cidade de Uberlândia (Figura 51) por iniciativa da Algar, empresa sediada na cidade. Seguindo essa lógica, a mesma empresa implantou abrigo de ônibus metálico (Figura 52) próximo

à sua sede que até conta com wi-fi. Além deste, outro exemplo o abrigo de ônibus metálico (Figura 53) instalado pela universidade Unitri em frente ao seu campus. Segundo a SETTRAN em sua Diretoria de Transporte, esse tipo de situação é visto com bons olhos, visto que por meio da iniciativa privada o usuário tem mais opções de equipamentos para sua comodidade, inclusive o abrigo de ônibus provido de wi-fi foi citado como um possível equipamento a ser adotado pela prefeitura em um futuro.

Figura 51 - Bicletário público em Uberlândia/MG, implantado por iniciativa da Algar

Fonte: Autor





Figura 52 - Abrigo de espera de ônibus instalado pela Algar
Fonte: Autor

Figura 53 - Abrigo de espera de ônibus instalado pela Unitri
Fonte: Autor



Em caso de loteamentos feitos por parte de empreiteiras, é obrigatório a entrega destes desde que já providos de infraestrutura necessária como pavimentação e sinalização. De acordo com a SET-TRAN em sua Diretoria de Trânsito, as empreiteiras devem seguir o Código de Trânsito para a implantação da sinalização, porém quando questionado se o projeto deveria passar pela Secretaria para a avaliação e se existia a obrigação deste contemplar o mesmo padrão adotado pela PMU, a informação dada é que não existe a obrigatoriedade das empreiteiras entrarem com o projeto para a aprovação na Secretaria e que o padrão estabelecido pela prefeitura em outras áreas não é obrigatório. Em contraponto, geralmente a esta é solicitada para dar instruções sobre os projetos e é comum que seja solicitada a avaliação dos projetos, que é feita por meio de reuniões de auxílio, mesmo que não obrigatórios.

Da mesma forma, a SMMADU recebe demanda da iniciativa privada via requerimento, que geralmente acompanha um projeto de urbanização e/ou revitalização. A secretaria analisa e emite seu parecer favorável ou não. No caso da aprovação, a Secretaria fiscaliza a implantação do mobiliário urbano com base no projeto apresentado.

No caso da CEMIG, todo projeto solicitado a companhia que fuja dos padrões adotados pela mesma, é passível de ser implantado, desde que sejam custeados pelo requerente, seja poder público ou privado.

3.1.9 DA MANUTENÇÃO

Esta feita, deve-se entender que todo e qualquer mobiliário urbano deve ser observado com frequência, pois são equipamentos instalados na urbe, que ficam à mercê das intempéries e do tempo. Neste sentido, todo objeto tem um período de vida útil, sendo que para que esta seja cada vez maior, cuidados devem ser tomados, “é preciso que também haja um processo de manutenção para que, com o passar do tempo, aquele patrimônio não se desgaste afastando seus frequentadores e, conseqüentemente, levando ao uso inapropriado e, seguidamente, a sua ‘morte’” (MONTENEGRO, 2005, p.184).

Durante as entrevistas, foi percebido que a PMU não dispõe de equipe de fiscalização para manutenção dos equipamentos, sendo que estas são feitas por meio de requerimentos solicitados à ouvidoria e repassado para o setor pertinente. No caso dos mobiliários urbanos adquiridos e implantados por meio de licitação pública, também é contemplada a manutenção destes. No entanto, esta manutenção é referente apenas à reparos dos equipamentos. Já no caso dos mobiliários produzidos por setores da PMU, o reparo é feito pelos mesmos. Exemplo disso são os reparos da sinalização feitas pela SOT, as placas que estão danificadas, geralmente amassadas, desamassar pode deformá-las, então elas são limpas, para a retirada da informação antiga, recortada em placas menores quando possível e depois estampadas com nova informação. Já no caso das estruturas, os pontaletes não conseguem ser reutilizados, pois como são chumbados no piso, no ato da retirada de uma dessas

estruturas ela é cortada. Já as metálicas, se em bom estado, podem ser retiradas e reaproveitadas em outras áreas. Neste caso específico, a SETTRAN na sua Diretoria de Trânsito não soube informar como é feito o descarte dos equipamentos que não serão mais utilizadas.

Todo tipo de informação como banners, cartazes, panfletos e afins (Figura 54) que são colados nos mobiliários urbanos são tratados pela PMU como ato de vandalismo, porém ela não dispõe de equipe de fiscalização para evitá-las. Segundo a SETTRAN em sua Diretoria de Transporte, este tipo de situação fica a cargo do Setor de Postura da cidade, estando previsto no Código de Posturas de Uberlândia. A SMMADU informou que a Secretaria possui a Diretoria de Limpeza Urbana e dispõe de funcionários aptos às funções.



Figura 54 - Abrigo de espera de ônibus encoberto por panfletos
Fonte: Autor

A utilização dos postes, segundo a CEMIG, é única e exclusivamente para o suporte da iluminação pública e das redes elétricas e demais redes (telefonia, internet, TV a cabo e afins) sendo que a manutenção dos postes e redes elétricas são atribuição da companhia, a manutenção das outras redes é atribuição da companhia responsável pelas mesmas e a manutenção da iluminação pública é atribuição da PMU. Portanto, quaisquer outras utilizações dos postes são proibidas e entendidas pela CEMIG como vandalismo, como exemplo a fixação de faixas e placas, colagens de cartazes e afins. Isso se dá ao fato de em uma ocasional manutenção das redes, estes equipamentos instalados indevidamente podem prejudicar os técnicos que farão a manutenção. Porém, não é feito nenhum tipo de fiscalização e manutenção (em casos de vandalismo) e os equipamentos instalados irregularmente são retirados pela companhia no momento de uma ocasional manutenção da rede.

3.1.10 CONSIDERAÇÕES SOBRE A ANÁLISE

“Os elementos do mobiliário urbano devem guardar na sua configuração certa correspondência, fazendo com que cada um deles seja entendido não apenas como um objeto específico, mas como pertencente a uma mesma “família” que contribui para a sociabilização do espaço público e adequa-se as funções e ao contexto local” (MONTENEGRO, 2005, p.21)

Com a citação acima, pode-se dizer que, para uma eficácia no que diz respeito ao mobiliário urbano em uma cidade, deve-se entender que estes equipamentos guardam em si uma mesma essência,

que os caracterizem como uma “família” e para isso, eles devem ser tratados de forma igual, surgindo assim uma dúvida: No caso de Uberlândia (MG), a iniciativa pública é eficiente em seus processos de projeto e gestão do mobiliário urbano? Talvez seja em cidades que em seu poder público contemplem um setor específico para o assunto, ou que seja dispersado em diversos setores, mas com diretrizes em comum, que em algum momento os avalie de forma igualitária para manterem sua essência, além de que sua manutenção deve ser feita com eficácia e assim, contribuam para uma paisagem urbana mais agradável no que diz respeito a imagem.

No decorrer das entrevistas foi observado que o assunto mobiliário urbano é disperso dentro da PMU, sendo que cada setor é responsável pelo equipamento que lhe foi designado, porém, a comunicação entre estes setores não é eficaz e, também, o assunto não passa por um setor específico para o seu controle, inclusive não se passa nem pela Secretaria de Planejamento Urbano (SePlan). Não é existente um regimento, uma norma ou diretrizes a respeito do assunto, ocasionando a gestão falha no que diz respeito a mobiliário urbano.

Em Uberlândia, é válido ressaltar que já foi tentada por algumas vezes a implantação de projetos para a adoção de novos equipamentos que para além de sua função, também contribua para o embelezamento da cidade, porém não levados adiante, algumas de suas razões são verbas curtas para os setores responsáveis e conflitos políticos entre governos diferentes que “engavetam” projetos de governos anteriores. No caso da última, vale ressaltar o conflito que se dá entre identidade da cidade *versus* identidade do governo ou gestão.

Ao se tratar do exercício de projeto do mobiliário urbano, considera-se que devem ser problematizados e previstos inúmeros pontos que beneficiarão o equipamento em si, mas que também o entenda como um objeto com período de vida útil. Dito isto, questões ligadas à gestão devem ser previstas e elaboradas ainda em fase de projeto com o intuito de elevar a vida útil do mobiliário urbano o máximo possível, considerando equipamentos com materiais duradouros ao mesmo tempo que confortáveis, aliando uma estética agradável e de identidade com a fácil manutenção e maior resistência ao vandalismo, além de serem de fácil implantação e com custos condizentes à realidade proposta.

As questões abordadas como critérios de análise por este trabalho podem servir de subsídio para a criação de diretrizes que contribuam tanto para a prática projetual, assim como para a gestão adequada dos equipamentos, incluindo o que se propõe a iniciativa pública tanto quanto a iniciativa privada, trazendo assim a essência que os caracterizem como uma “família”, contribuindo para o conforto dos cidadãos ao mesmo tempo que traz identidade e embelezamento ao espaço público.





04

4. PERCEÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO PELA ÓTICA DO USUÁRIO

É de extrema importância a compreensão do tema do ponto de vista do poder público para que as análises sejam mais precisas, acertadas e coerentes. Porém, o que aqui se busca é a avaliação dos objetos pela ótica do usuário, pois é por esse aspecto que se tem noção da real necessidade e o que os mobiliários urbanos precisam cumprir funcional, estética e simbolicamente.

Este capítulo apresentará uma análise feita na cidade de Uberlândia/MG com entrevistas direcionadas aos usuários com intuito de entender como estas pessoas enxergam os mobiliários urbanos e se eles cumprem com o que lhe é proposto.

4.1 ANÁLISE DOS MOBILIÁRIOS URBANOS PELA APROPRIAÇÃO E PERCEPÇÃO DO USUÁRIO

Para escopo das análises que serão apresentadas a seguir, foram alvo das pesquisas alguns grupos de pessoas com perfil especificamente delimitado, os quais serão expostos a diante. Destarte, como referido anteriormente, foi elaborado um questionário com o finalidade de avaliar alguns equipamentos pré-estabelecidos (ver cap. 2) tendo como ponto principal a percepção dos usuários a respeito destes, definindo, dessa maneira, pontos em que os objetos atendem as expectativas dos usuários (ou não) para que, enfim, sejam delineados caminhos para uma melhora dos mobiliários urbanos atendendo às necessidades e expectativas dos usuários¹⁷.

Foram alvo da pesquisa 100 (cem) pessoas ao todo, entrevistadas de maneira aleatória e divididas em 4 (quatro) categorias de igual número, quais sejam:

Quadro 04 – Divisão dos entrevistados por suas características

SEXO	IDADE	TOTAL ENTREVISTADOS
FEMININO	ENTRE 18 E 50 ANOS	25 PESSOAS
FEMININO	ACIMA DE 50 ANOS	25 PESSOAS
MASCULINO	ENTRE 18 E 50 ANOS	25 PESSOAS
MASCULINO	ACIMA DE 50 ANOS	25 PESSOAS

Fonte: Autor

Ademais, com o objetivo de atingir os usuários de democraticamente, ou seja, de forma direcionada aos diversos públicos, tanto no que

¹⁶ As entrevistas foram realizadas entre os meses de maio e junho de 2019. O questionário apresentado aos entrevistados (apêndice C) foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Uberlândia através da Plataforma Brasil sob o CAAE: 14165619.0.0000.5152

diz respeito a classes sociais quanto a gênero e idade, justificou-se a configuração da entrevista pela divisão e abordagem aleatória. No que diz respeito as idades e gêneros foram delimitadas para atender uma amostragem mais bem diversificada em relação às características físicas dos entrevistados, considerando que, conforme apresentado no capítulo 1, ergonomicamente falando, homens tendem a ter proporções e medidas diferentes das mulheres. Outro fator de relevância, trata-se da curva de crescimento das pessoas que tendem a se manter estáveis durante idades entre 20 (vinte) e 50 (cinquenta) anos enquanto por volta dos 55 (cinquenta e cinco) os idosos tendem a diminuir as estaturas. Isto posto, a decisão pela divisão dos entrevistados busca uma melhor percepção no que tange ao espaço público, que engloba diversos grupos sociais e deve atender a todos da melhor forma possível.

Vale ressaltar que, os entrevistados além de avaliarem bancos e lixeiras, também analisaram os abrigos de espera de ônibus (como apresentado no cap. 02), mesmo que nem todos os entrevistados façam o uso do transporte público regularmente. Destaca-se esta última observação, pelo fato de os mobiliários urbanos não interferirem na vida das pessoas apenas de forma direta e funcionalmente. Para elucidar tal afirmação, tem-se como exemplo o simples fato em que uma pessoa que não utiliza o transporte público atualmente, pode ter sido usuária deste equipamento anteriormente e mesmo que não tenha sido, este objeto pode, de certa forma, influenciar a percepção da imagem do espaço público que esta pessoa possui. Isto é, os mobiliários urbanos ainda que não sendo utilizado regularmente e diretamente, possuem total influência na compreensão espacial da cidade pelo usuário e, de mais a mais, trazendo valores estéticos e simbólicos para a determinada região.



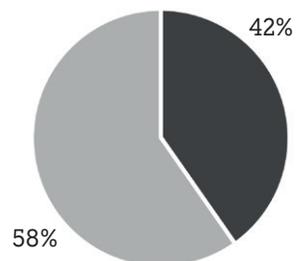
4.1.1 PERFIL DOS ENTREVISTADOS

Previamente a realização das perguntas direcionadas aos mobiliários urbanos, foram trazidas à baila algumas perguntas que pudessem averiguar os entrevistados, com o objetivo de entender e traçar o perfil e o nível de contato com o espaço urbano dessas pessoas.

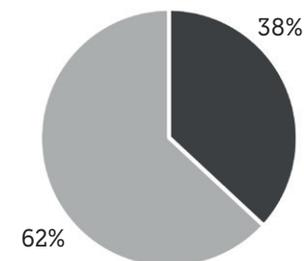
Dando início ao questionário, a pergunta primária consistiu em abordar o tema de modo geral, a fim de saber se os entrevistados sabiam do que se tratava o mobiliário urbano e se, caso sim, como eles os definiriam.

VOCÊ SABE O QUE É MOBILIÁRIO URBANO?

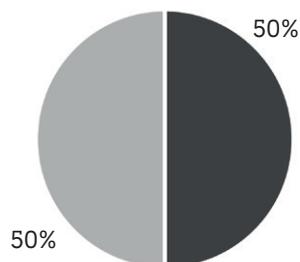
GERAL FEMININO



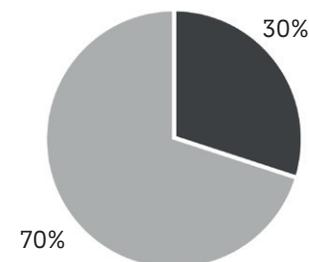
GERAL MASCULINO



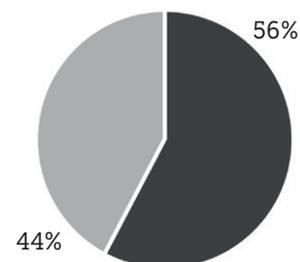
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



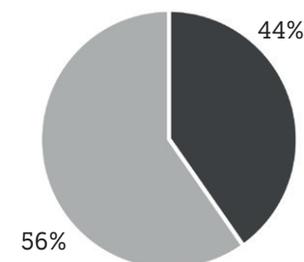
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



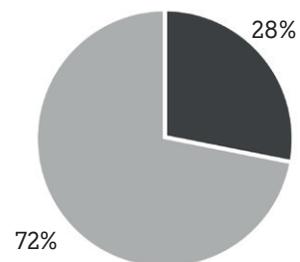
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



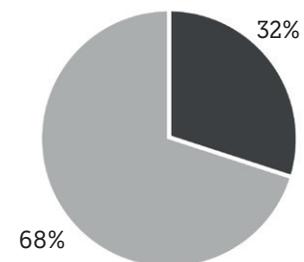
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



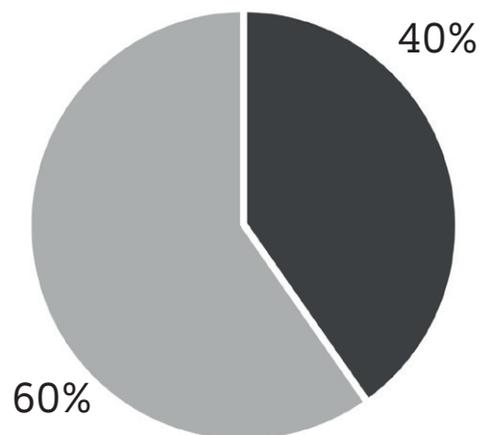
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



GERAL



■ SIM ■ NÃO

No que tange aos resultados, de modo geral, a percepção e informação quanto ao que é mobiliário urbano mostrou-se, de certo modo, satisfatória, ou em redundância, mediana, se sopearmos os resultados pelos grupos pré-estabelecidos. Desta feita, tem-se que os entrevistados mais jovens possuem melhor compreensão sobre o assunto, a saber, as mulheres entre 18 e 50 anos que souberam demonstrar de forma mais clara o que é mobiliário urbano, em contraponto com as mulheres acima de 50 anos, que transpareceram menos conhecimento e agudeza sobre o tema. Destaca-se aqui, que apesar de vários entrevistados retratar saber do que se trata mobiliário urbano, alguns se enganavam a respeito. Dentre as mais variadas respostas, alguns responderam se tratar de locais de espera, convivência e lazer, casas e residências, a forma como se é distribuído e planejado o espaço urbano, equipamentos institucionais, ruas, viadutos, dentre outros e até carros, ônibus e VLTs (Veículo leve sobre trilhos).

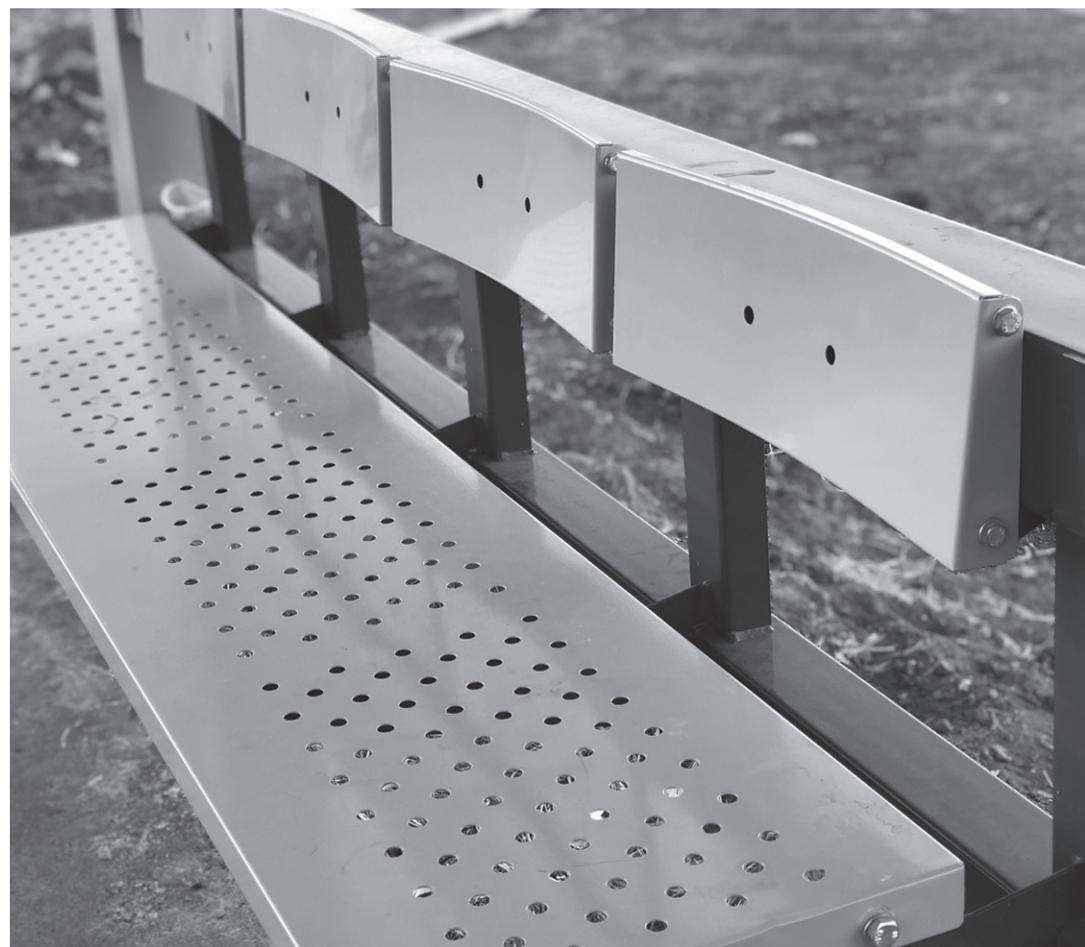
Dando prosseguimento ao questionário, as demais perguntas objetivavam saber qual a relação dos entrevistados com o espaço público, quais sejam:

- Frequência com que usa o transporte público;
- Frequência com que passeia/caminha na rua, em praças, parques e afins. No sentido de se fazer um trajeto a pé, seja ele qual for;
- Frequência com que permanece por algum tempo em praças, parques e afins. No sentido de se sentar, passear com crianças e animais, fazer uma caminhada em uma praça ou parque.

Isto posto, as opções de respostas para estas perguntas, fora 4 (quatro), a saber:

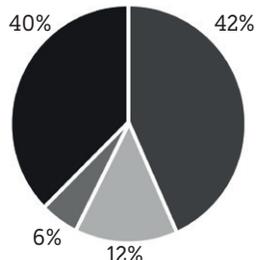
- Não uso: para pessoas que não tem o hábito de utilizar do recurso;
- Algumas vezes por ano: pessoas que esporadicamente se utilizam do recurso durante o ano;
- Algumas vezes por mês: pessoas que esporadicamente se utilizam do recurso durante o mês;
- Algumas vezes por semana: pessoas que se utilizam do recurso com maior frequência.

Sobre a frequência com que os entrevistados utilizam o transporte público obtivemos as seguintes respostas:

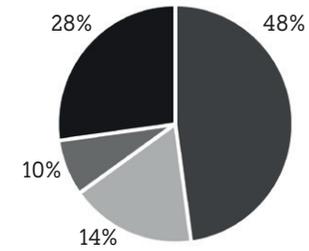


COM QUAL FREQUÊNCIA VOCÊ USA O TRANSPORTE PÚBLICO?

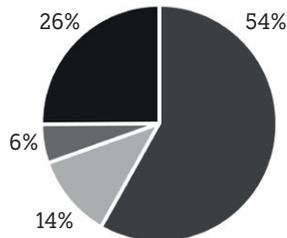
GERAL FEMININO



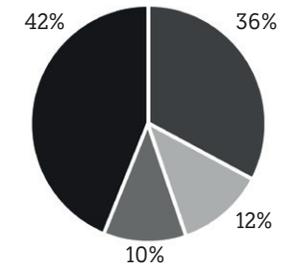
GERAL MASCULINO



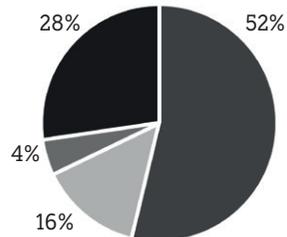
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



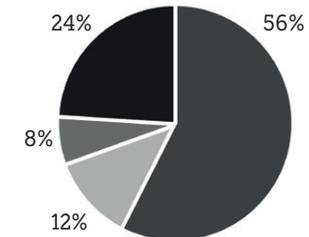
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



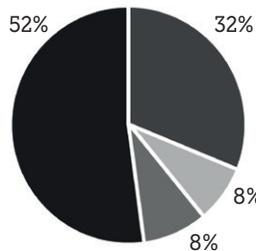
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



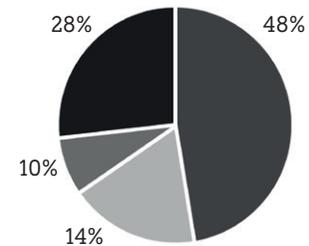
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



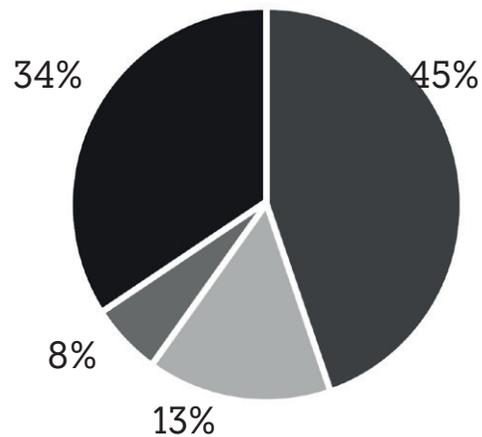
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



GERAL

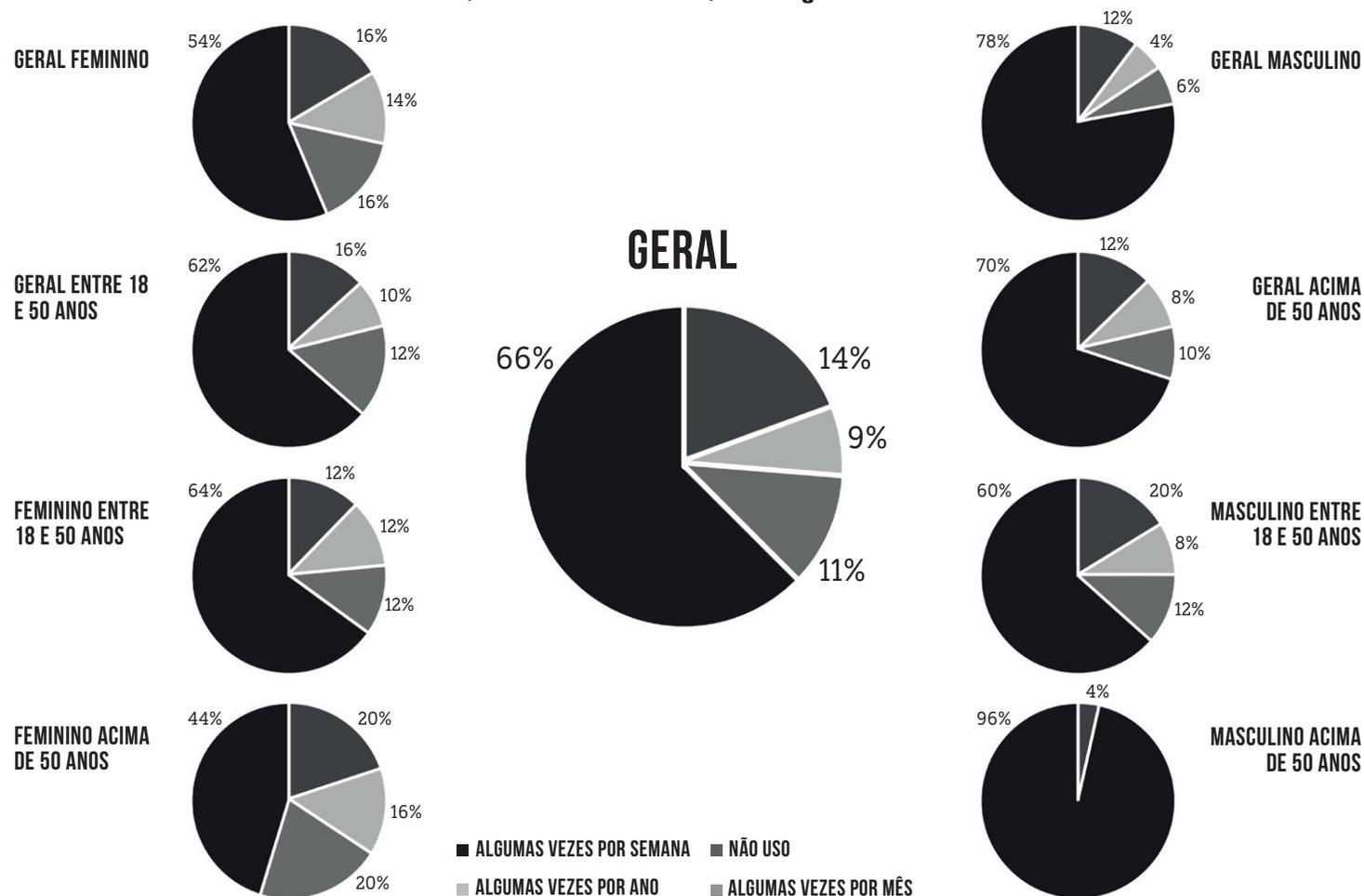


ALGUMAS VEZES POR SEMANA
 NÃO USO
 ALGUMAS VEZES POR ANO
 ALGUMAS VEZES POR MÊS

Com base nos gráficos, aponta-se aqui, que, em sua maioria, os entrevistados não utilizam o transporte público, contudo, há que se falar na substancial porção que ainda se utiliza dele com frequência, visto que o maior público deste recurso são habitualmente mulheres acima de 50 anos, contrapondo o fato de os que menos utilizam são os homens entre 18 e 50 anos. Em tese, o que se observa é que as maiores porções do público ou utilizam com bastante frequência ou não utilizam de modo algum, ficando os que utilizam em menor frequência, seja algumas vezes por anos, seja por mês, na menor parcela elencada.

Quanto a frequência com que os entrevistados passeiam/caminham nas ruas, em praças, parques e afins, as respostas foram as seguintes:

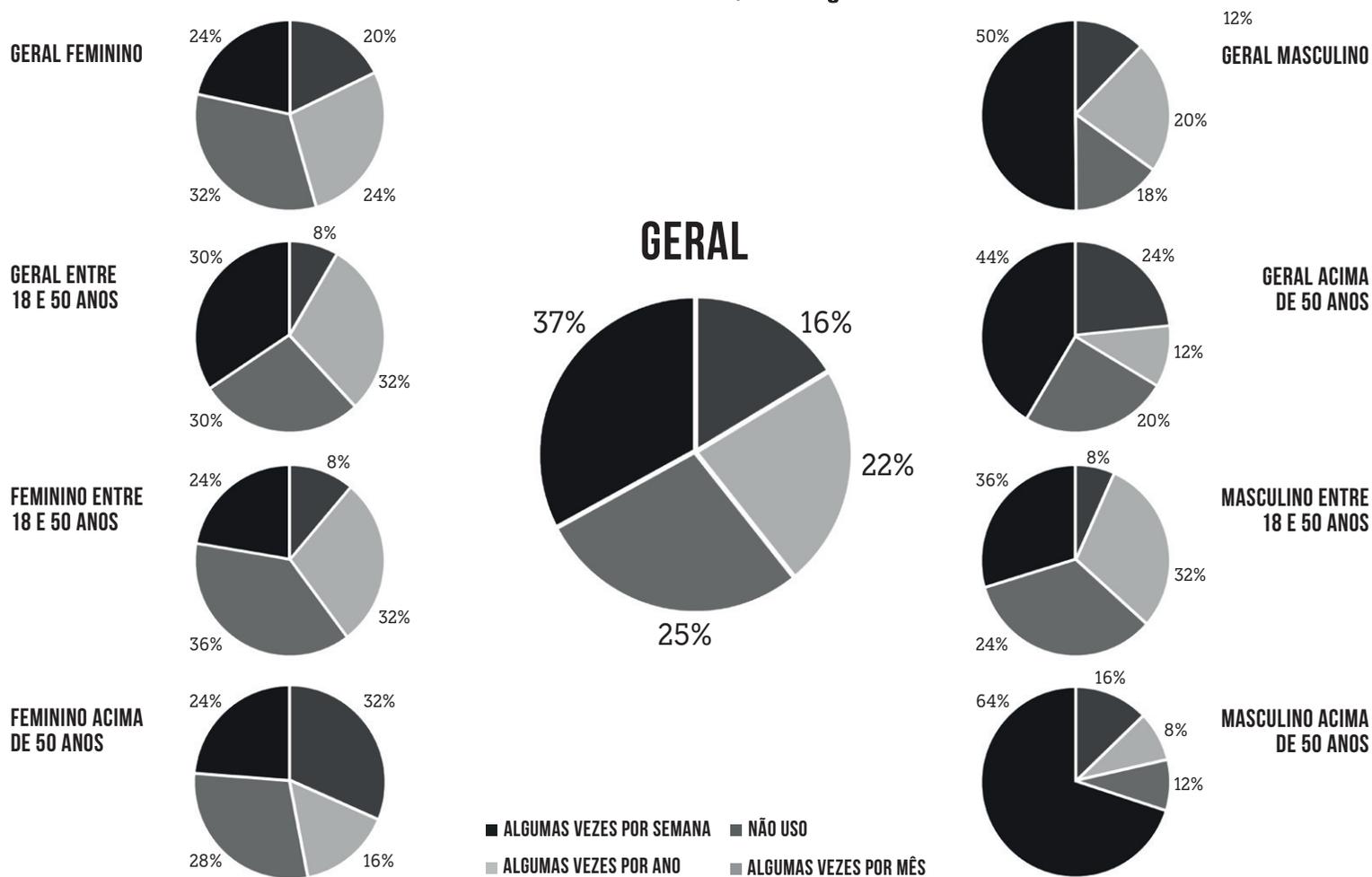
COM QUAL FREQUÊNCIA VOCÊ CAMINHA/PASSEIA NA RUA, EM PARQUES, PRAÇAS E AFINS?



Nota-se neste ponto, que em sua maioria, os entrevistados possuem o hábito de caminhar no espaço público, seja em um trajeto para o trabalho ou escola, seja apenas pelo lazer de passear pela cidade. Percebe-se que geralmente e as pessoas acima de 50 anos caminham mais pelo espaço público, sendo os homens acima de 50 anos os mais ativos e porção maior dos dados exibidos, em contraste com as mulheres de mesma faixa etária, que demonstraram se menos ativas.

Ainda no quesito frequência, porém quanto ao fato em que os entrevistados permanecem por algum tempo em praças, parques e afins, são elas as respostas:

COM QUAL FREQUÊNCIA VOCÊ PERMANECE POR UM TEMPO EM PARQUES, PRAÇAS E AFINS?



Conforme o que demonstrar os gráficos acima, essa mostrou-se a questão que mais deixou os entrevistados divididos, mesmo que de modo geral a os entrevistados tenham demonstrado o hábito de passear e permanecer algum tempo em praças, parques e afins. Posto isto, tem-se que os homens as pessoas de faixa etária acima de 50 anos são os que mais o fazem, em contraponto com as mulheres, tanto entre 18 e 50 anos, quanto acima de 50 anos que, novamente demonstraram menos ter esse hábito.

Deste modo, com base nos dados coletados, a informação de destaca trata-se do fato de serem os homens acima de 50 anos os que mais se utilizam do espaço público, ao passo que as mulheres entre 18 e 50 anos, as que menos utilizam. Há que se destacar que, na generalidade, muitos fazem bom uso do espaço público, tendo em sua maioria, hábitos de utilizar esse espaço com frequência.

4.1.2. ANÁLISE DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

Como anteriormente evidenciado (cap. 02), os alvos de análise foram mobiliários urbanos que por função, tenham maior interação com os usuários. Desta feita, foram selecionados 10 (dez) objetos divididos, por sua vez, em 3 categorias:

- Abrigos de espera de ônibus;
- Bancos de parques, praças e calçadas;
- Lixeiras públicas.

Os critérios de análise a serem levados em consideração pelos usuários, foram:

- Dimensões;
- Funcionalidade¹⁸ / Ergonomia;
- Material;
- Acabamento;
- Durabilidade;
- Manutenção;
- Estética;
- Valor Social.

Todos os itens citados acima poderiam ser classificados pelos entrevistados da seguinte forma:

- Bom: quando o ponto avaliado é eficiente e por si só dispensa qualquer tipo de adequação;
- Mediano: quando o ponto avaliado cumpre com seus objetivos porem cabe melhora;
- Ruim: quando o ponto avaliado não eficiente e não atende bem o que lhe é proposto sendo preciso ser revisto.

Dado o fim das questões de múltipla escolha presentes no questionários, foi feita uma questão sobre essencialidade, em que os entrevistados poderiam citar o que, em sua opinião, seria considerado essencial ao objeto, que poderia ser adicionado caso não tenha ou ainda, o que poderia ser retirado caso seja algo irrelevante. Desta forma, o questionário possuía um campo específico para sugestões para que pudessem opinar e expor suas reais necessidades e expectativas quanto aos objetos tratados na pesquisa.

¹⁸ Aqui o termo funcionalidade não se refere ao funcionalismo modernista e sim ao conceito de função prática de um produto ou objeto.

4.1.2.1. ABRIGOS DE ESPERA DE ÔNIBUS

Para a análise dos abrigos de espera de ônibus, foram selecionados 3 (três) modelos, sendo que apenas 1 (um) deles se encontra implantado nas áreas de estudo. Já os demais modelos, mesmo não implantados nas áreas de estudo, foram adicionados à pesquisa por se tratar de modelos adotados recentemente e que estão aos poucos substituindo os modelos antigos. São os modelos destacados na pesquisa:

- Abrigo 01: Modelo em concreto, estruturado em apenas um pilar e com cobertura com inclinação e uma pequena calha que dispensa a água da chuva para as laterais e possui apenas proteção superior, são instalados junto ao equipamento (porém de forma independente) bancos também em concreto e em alguns casos lixeiras de plástico. Esse modelo foi adotado pela Prefeitura Municipal de Uberlândia e difundido pela cidade por vários anos; (Figuras 55 e 56)
- Abrigo 02: Modelo de catálogo em metal com cobertura curva que dispensa a água da chuva tanto na sua parte frontal como na posterior. Possui bancos metálicos embutidos na estrutura, com pequenos encostos, além de uma proteção posterior que também serve como painel publicitário. O abrigo foi adotado durante a gestão do governo municipal de 2013 – 2016; (Figuras 57 e 58)

- Abrigo 03: Modelo de catálogo em metal com cobertura inclinada que dispensa a água da chuva na sua parte posterior. Possui bancos metálicos embutidos na estrutura, com pequenos encostos, além de uma proteção posterior que também serve como painel publicitário. O abrigo foi adotado durante a atual gestão do governo municipal de 2017 – 2020. (Figuras 59 e 60)





Figura 59 e 60 - Abrigo metálico adotado pela PMU durante a gestão do governo municipal de 2017 - 2020

Fonte: Autor



Figura 59 e 60 - Abrigo metálico adotado pela PMU durante a gestão do governo municipal de 2017 - 2020

Fonte: Autor



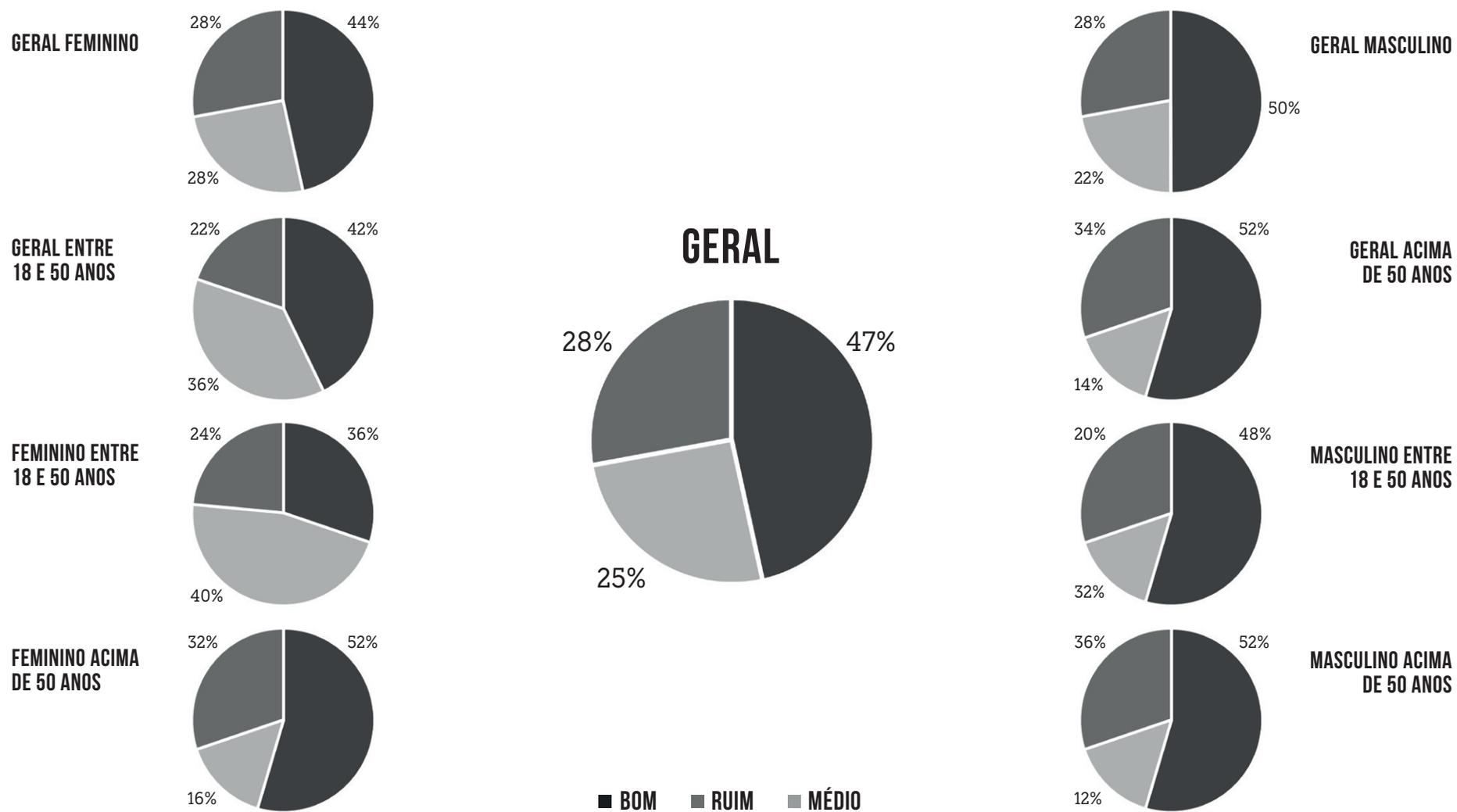
Figura 55 e 56 - Abrigo em concreto adotado pela PMU e difundido pela cidade por vários anos

Fonte: Autor

QUESTÃO 01 - DIMENSÕES:

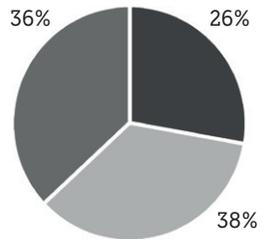
Questão: Você considera o tamanho do abrigo adequado para seu uso? (Tem boa altura, os assentos têm o tamanho correto...)

DIMENSÕES - ABRIGO 01

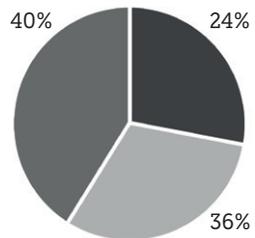


DIMENSÕES - ABRIGO 02

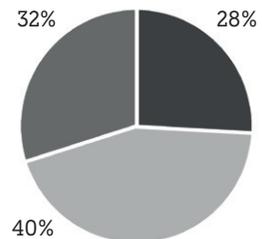
GERAL FEMININO



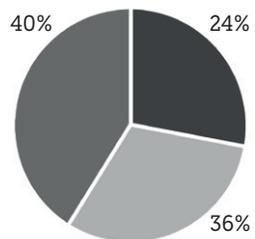
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



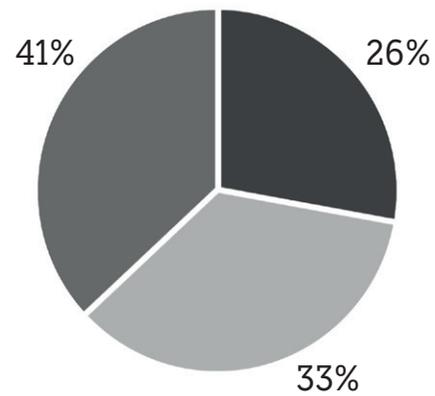
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

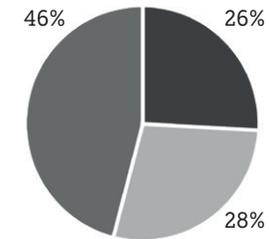


GERAL



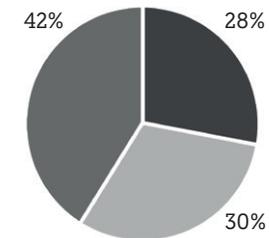
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

GERAL MASCULINO

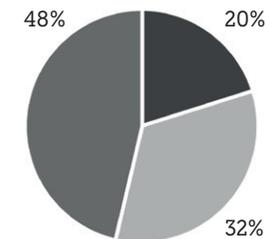


GERAL MASCULINO

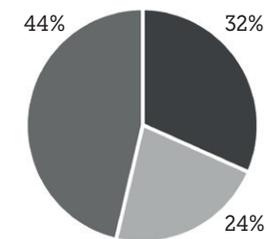
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS

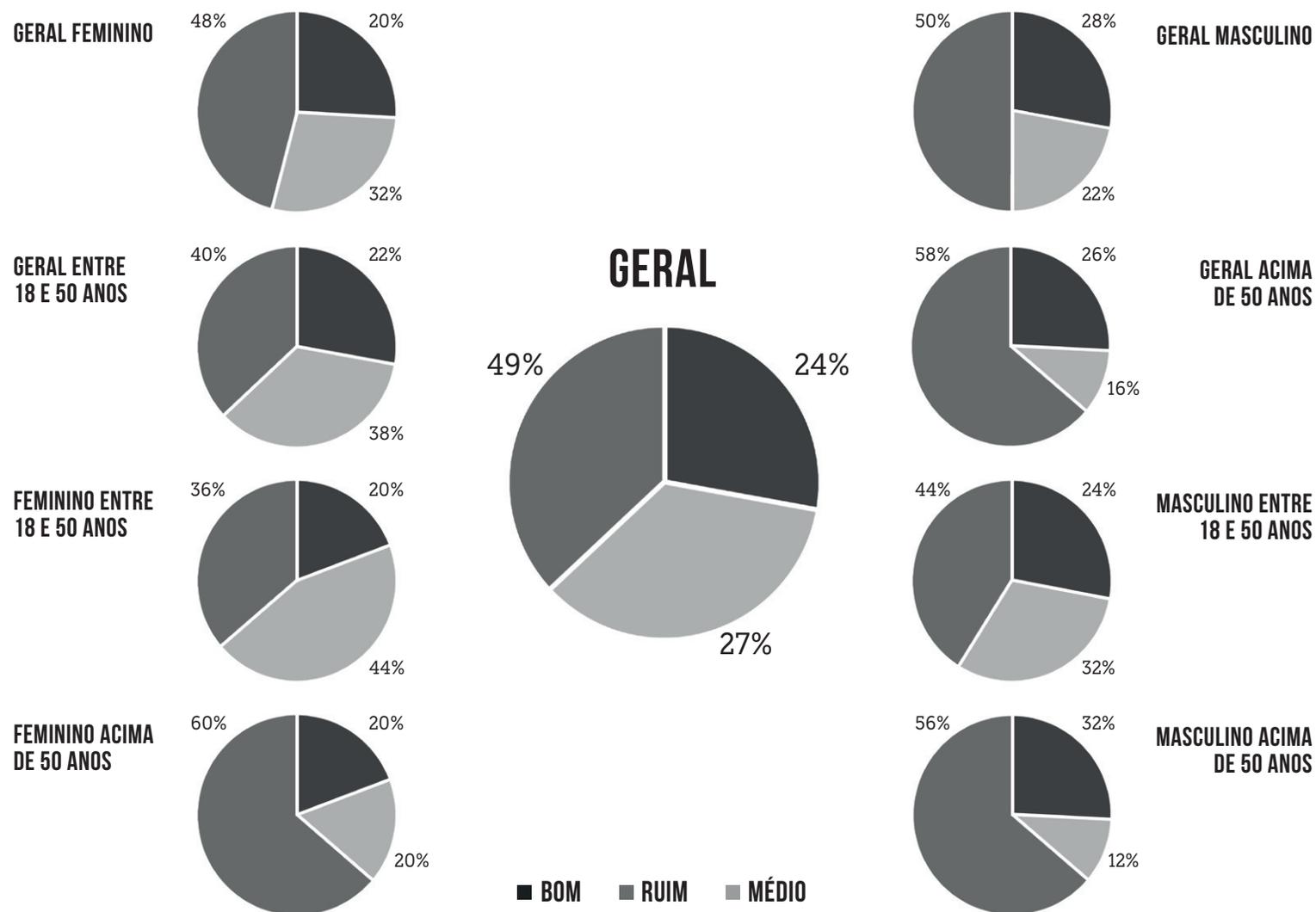


MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



No que tange às dimensões, pode-se observar que o abrigo que melhor atende aos usuários, por via de regra, é o Abrigo 01, se justificando pelo fato de ter o objeto maiores proporções, principalmente no comprimento. Desta feita, o público que mais se sente satisfeito em relação ao Abrigo 01 são as pessoas acima de 50 anos, tanto homens quanto mulheres. Já os Abrigos 02 e 03 obtiveram resultados similares, e em maioria, pouco menos da metade dos entrevistados não se agradam destes objetos.

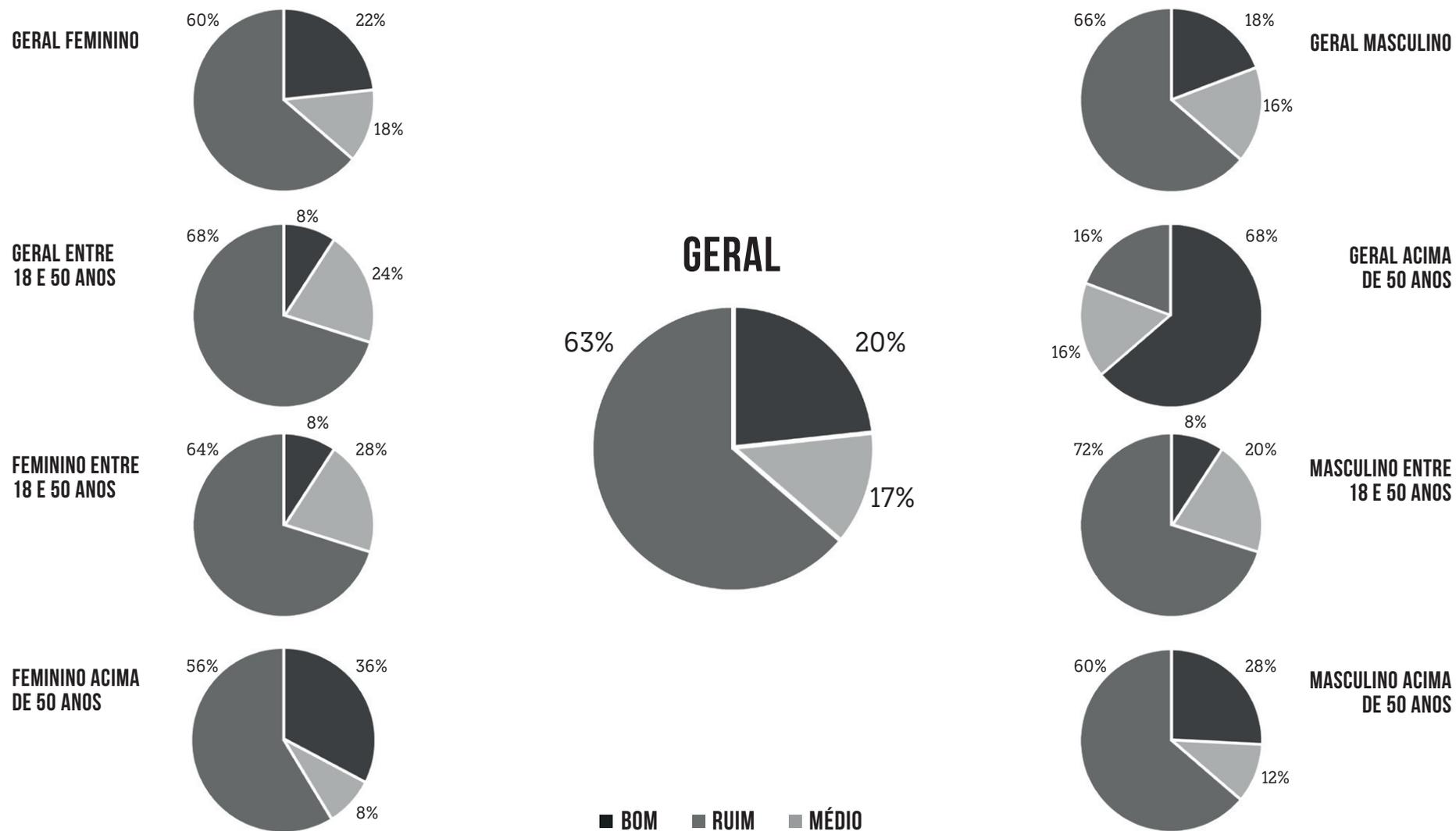
DIMENSÕES - ABRIGO 03



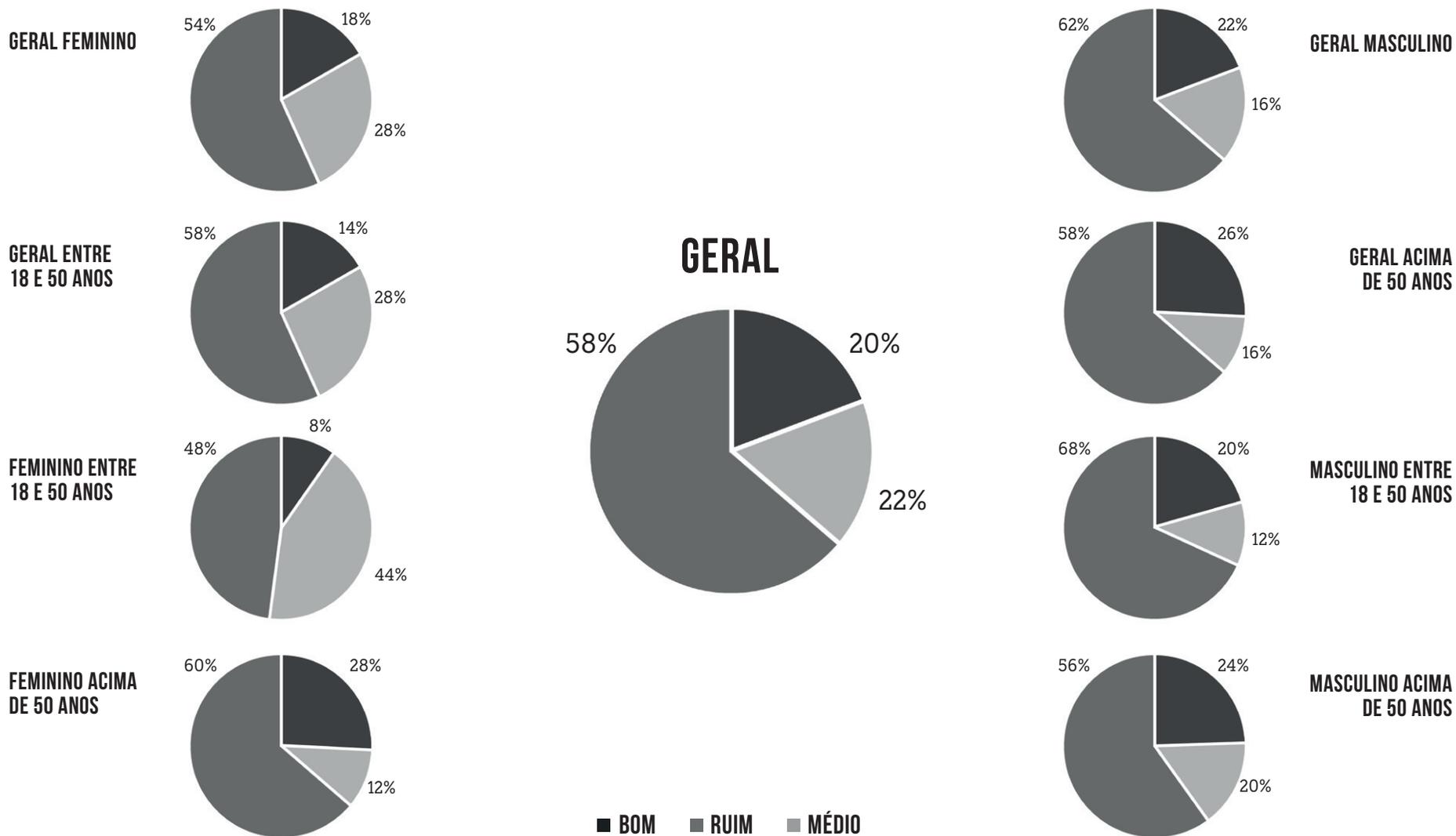
QUESTÃO 02 - FUNCIONALIDADE / ERGONOMIA:

Questão: Você considera o abrigo funcional e confortável? (Protege do sol, protege da chuva, assento com encosto, anatômico...)

FUNCIONALIDADE ERGONOMIA - ABRIGO 01

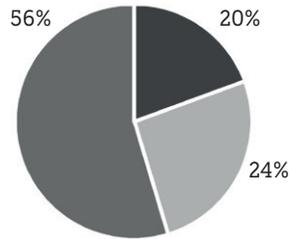


FUNCIONALIDADE ERGONOMIA - ABRIGO 02

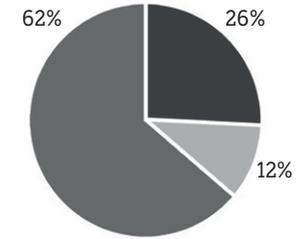


FUNCIONALIDADE ERGONOMIA - ABRIGO 03

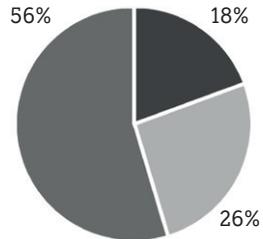
GERAL FEMININO



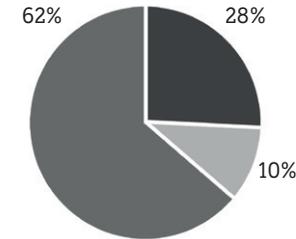
GERAL MASCULINO



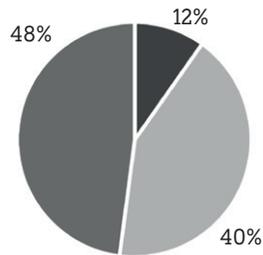
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



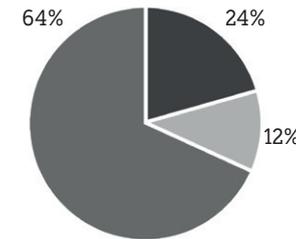
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



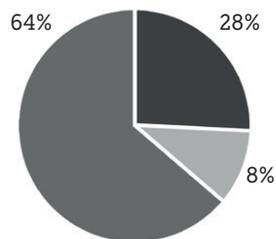
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



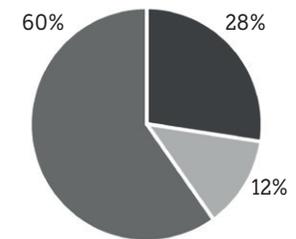
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



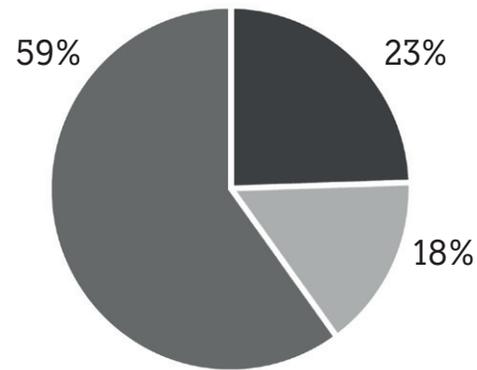
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



GERAL



■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



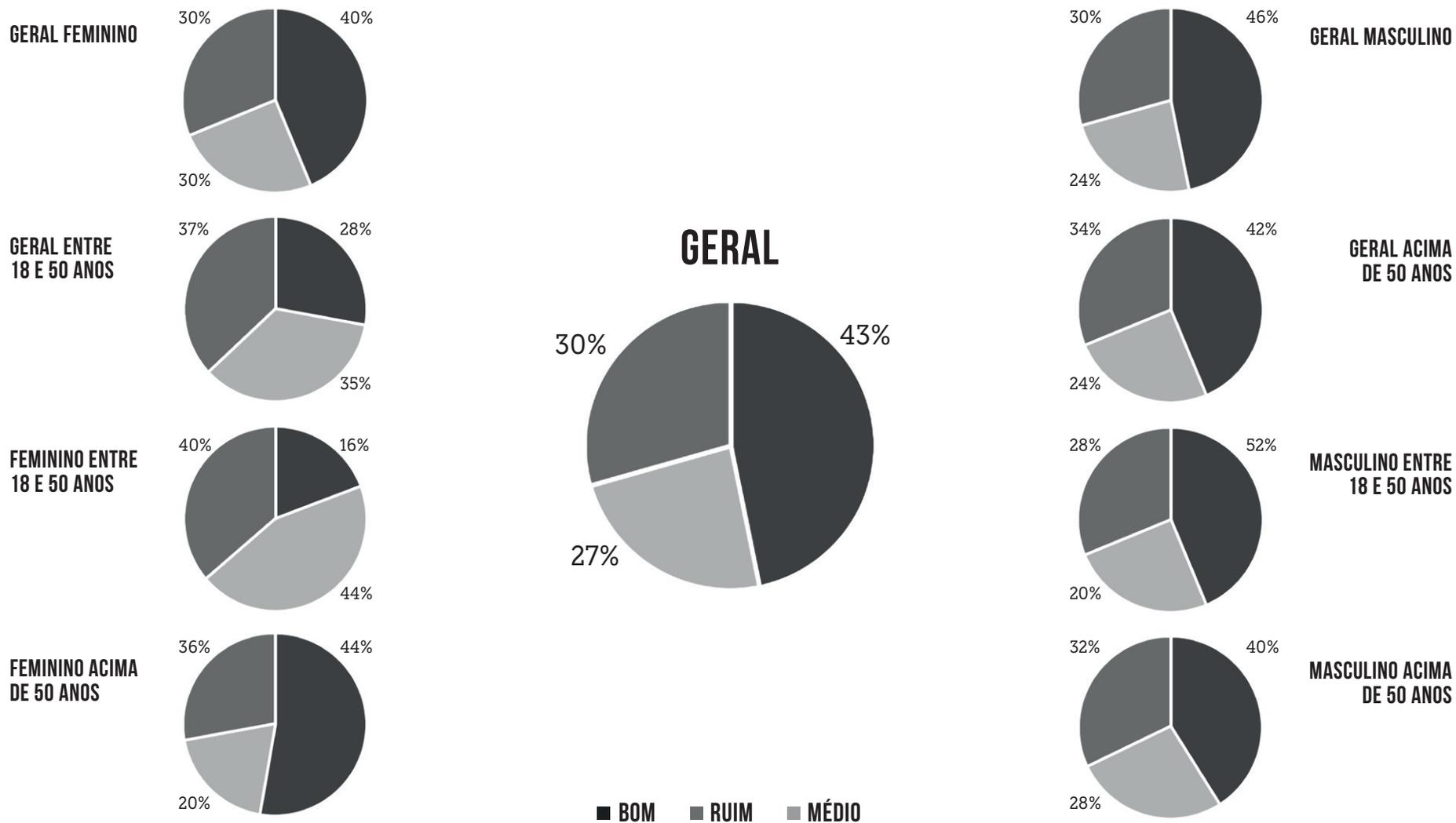
No que abrange os conceitos de funcionalidade e ergonomia, quase sempre, os entrevistados não se sentem satisfeitos com nenhum abrigo, visto que todos eles obtiveram resultados muito parecidos e em que na média geral dos dados, mais da metade dos entrevistados deram notas ruins para este quesito. Conforme o exposto, a maior reclamação dentre os entrevistados se resumiu a falta de proteção contra sol e chuva, destacando o fato de que o Abrigo 01 não conta com nenhuma proteção lateral ou posterior e os Abrigos 02 e 03 contam apenas com proteção posterior. Segundo os usuários, o posicionamento de alguns dos abrigos se encontra ao contrário do que deveria ser, com sol por todo o abrigo, inclusive nos espaços reservados aos bancos. Em dias de chuva os relatos apontam que a proteção é totalmente ineficiente, mais pontualmente quando das chuvas de vento em que é comum as pessoas subirem nos bancos para tentar se proteger melhor e mesmo assim acabam se molhando, daí o insucesso completo equipamento.



QUESTÃO 03 - MATERIAL:

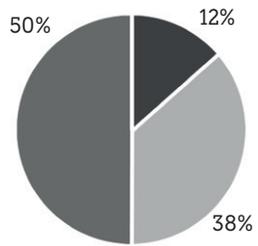
Questão: Você considera o material do abrigo adequado para seu uso? (Tem bom tato, esquenta de mais no calor, muito gelado no frio...)

MATERIAL - ABRIGO 01

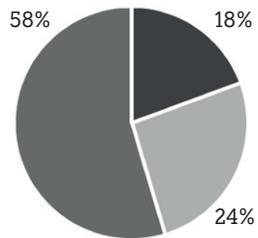


MATERIAL - ABRIGO 02

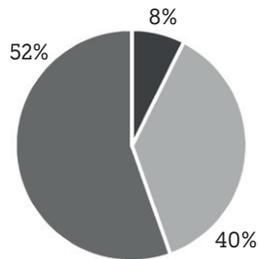
GERAL FEMININO



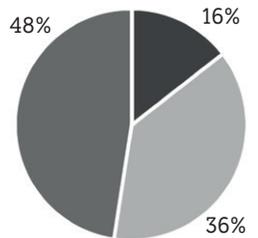
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



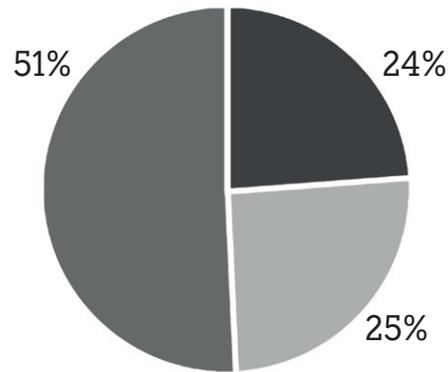
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



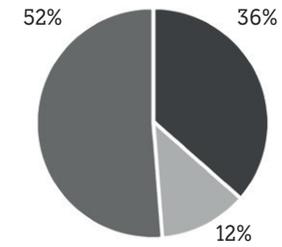
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



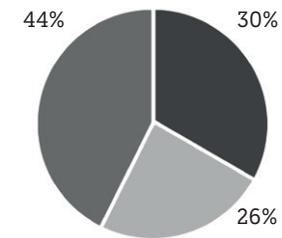
GERAL



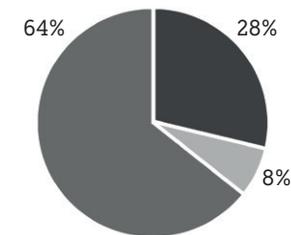
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



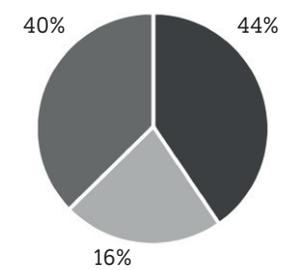
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS



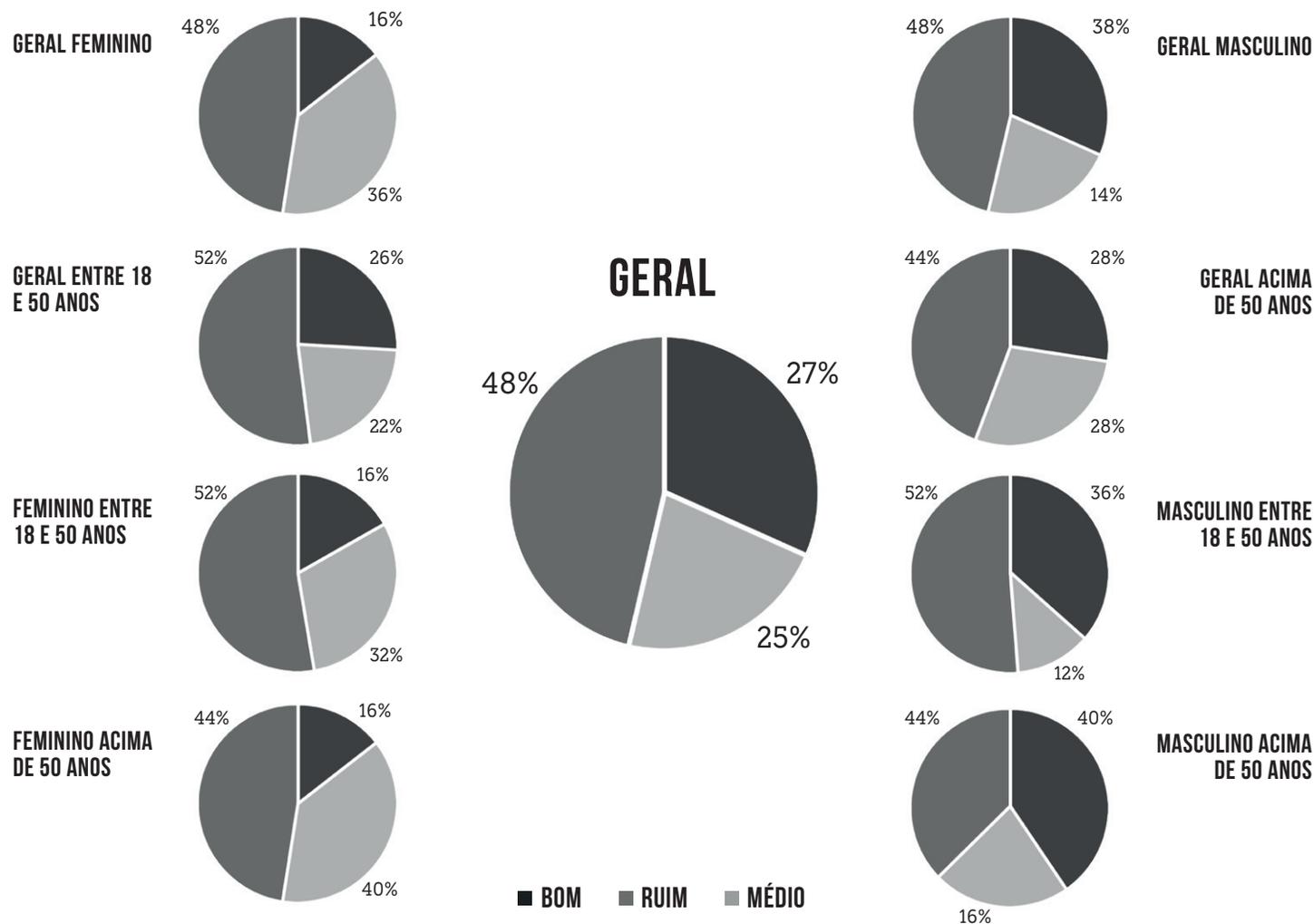
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

Prosseguindo a análise dos dados coletados, agora quanto ao material, novamente o Abrigo 01 se destaca quase sempre com resultado positivo, enquanto os Abrigos 02 e 03 mantêm uma avaliação ruim. Os motivos que desagradam os entrevistados guardam relação direta com o item avaliado a priori, a saber, quando se avalia a exposição extrema e ininterrupta ao sol, fazendo com que esquentem demasiadamente. Deve-se ressaltar que, apesar da boa avaliação o Abrigo 01 também possui aquecimento excessivo pelo fato de ser em concreto. Entretanto, o fato dos Abrigos 02 e 03 serem em metal, faz com que eles cheguem ao aquecimento mais facilmente, o que incomoda em demasia os usuários, destacando a transferência de calor de cima para a parte de baixo, por serem especificamente as cobertas em metal.

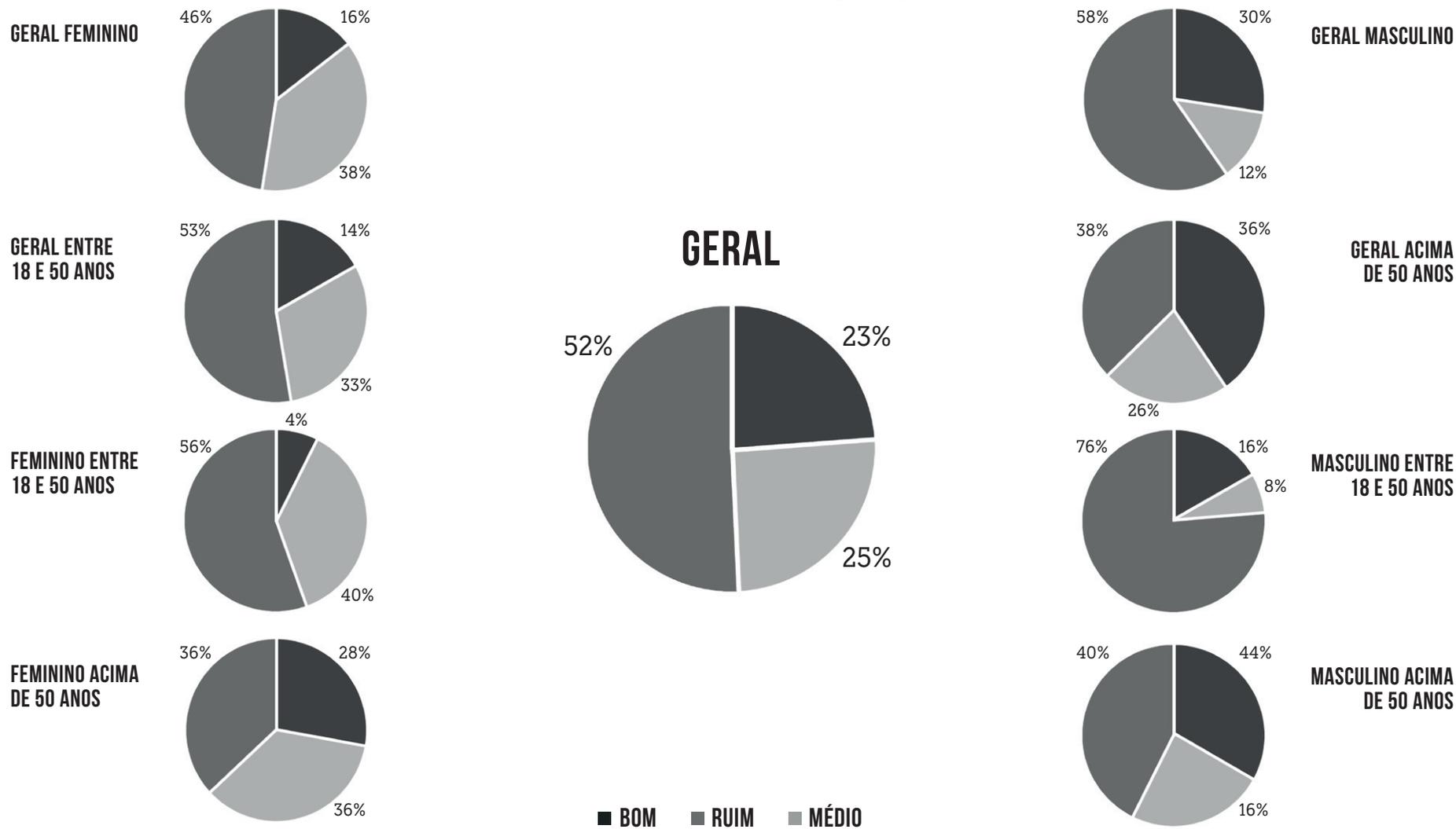
MATERIAL - ABRIGO 03



QUESTÃO 04 - ACABAMENTO:

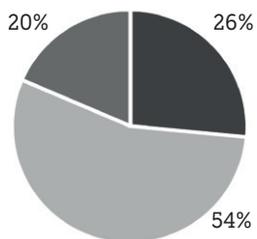
Questão: Você considera o abrigo bem acabado? (Não tem rebarbas, partes soltas, pintura resistente...)

ACABAMENTO - ABRIGO 01

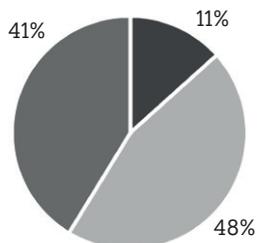


ACABAMENTO - ABRIGO 02

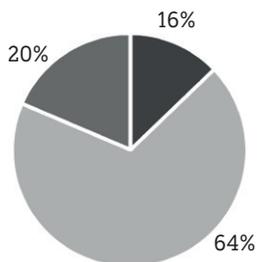
GERAL FEMININO



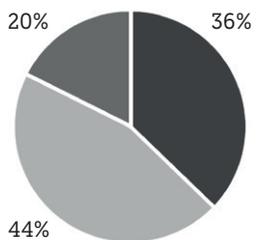
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



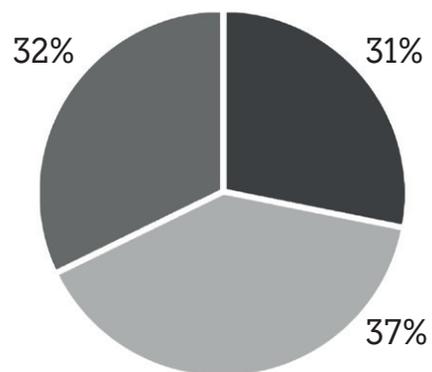
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

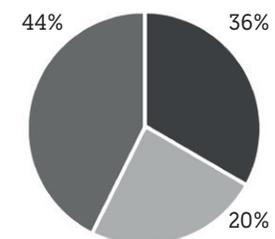


GERAL

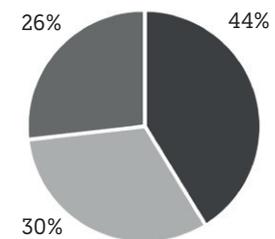


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

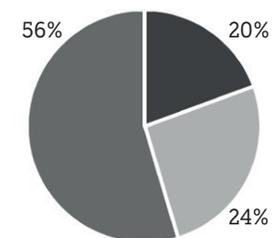
GERAL MASCULINO



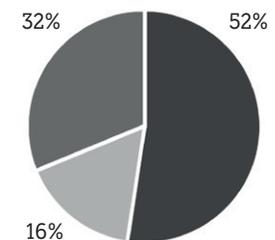
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



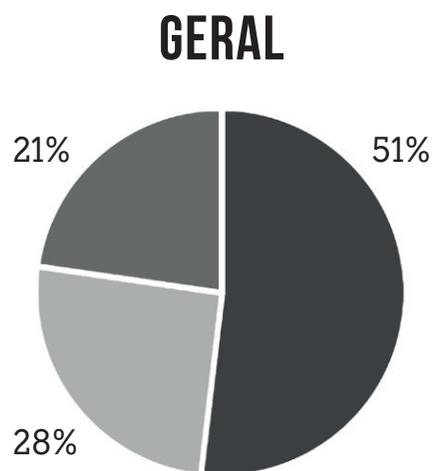
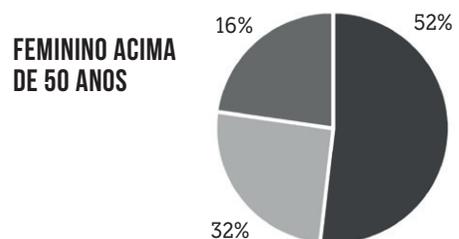
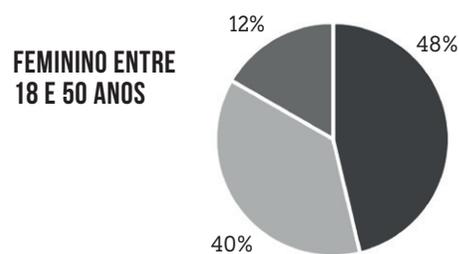
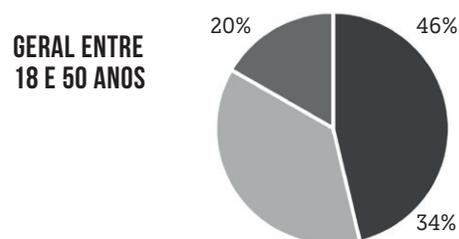
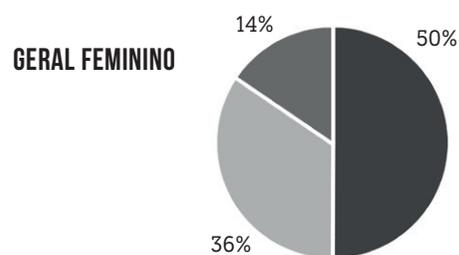
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



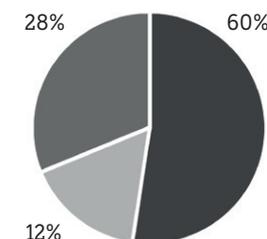
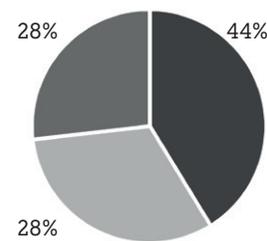
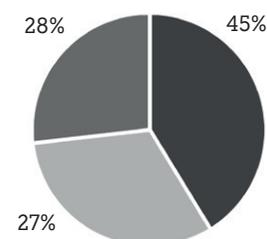
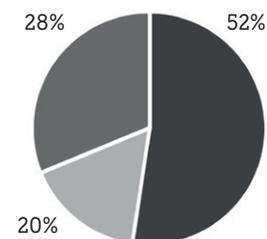
MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



ACABAMENTO - ABRIGO 03



■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

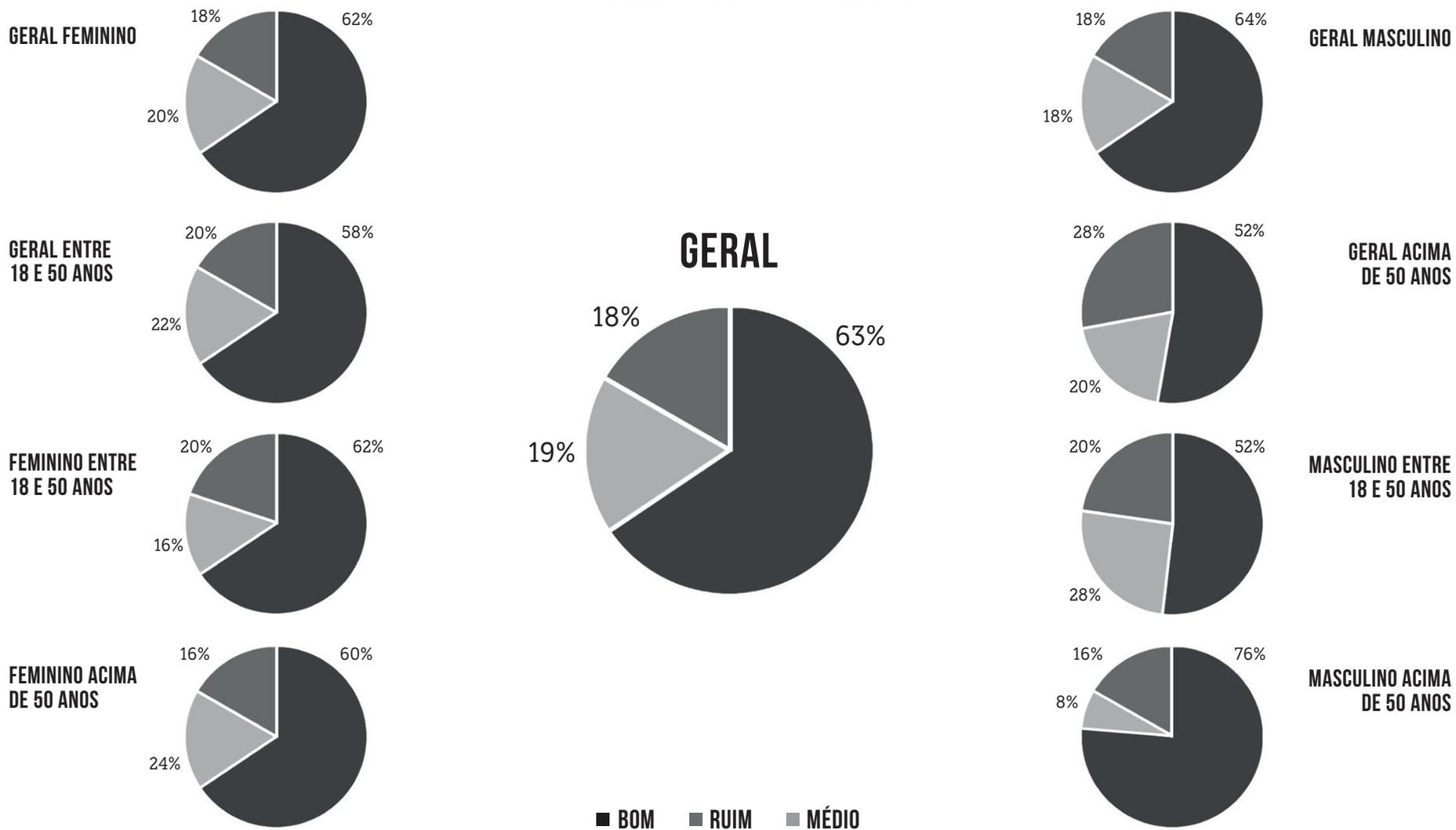


Contudo, ainda analisando os abrigos, no que diz respeito ao acabamento, os resultados divergiram entre si. Enquanto o Abrigo 01 se destaca negativamente o Abrigo 03 se destaca positivamente, ao mesmo tempo que o Abrigo 02 se mantém mediano. Cabe aqui avultar que, um dos motivos mais citados que trazendo avaliação negativa para o Abrigo 01 é o fato de ser feito em concreto, de forma mais rudimentar, com pequenas lascas e rebarbas em seus cantos, além do toque áspero do material. Quanto ao Abrigo 03, o mais bem avaliado dentre os 03, guarda a justificativa pela recente instalação e melhores condições que os demais. Ainda com relação as respostas positivas sobre o acabamento dos abrigos, pelo fato de serem feitos de forma industrial e em metal, os Abrigos 02 e 03 possuem um acabamento melhor e mais homogêneo.

QUESTÃO 05 - DURABILIDADE:

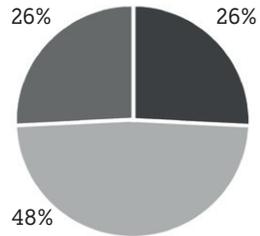
Questão: Você considera o abrigo durável? (Não estraga facilmente, não é vandalizado facilmente, material resistente...)

DURABILIDADE - ABRIGO 01

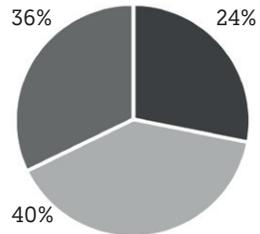


DURABILIDADE - ABRIGO 02

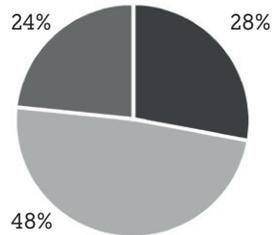
GERAL FEMININO



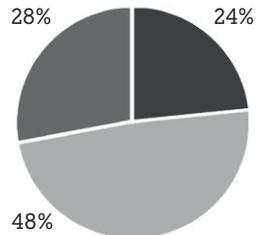
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



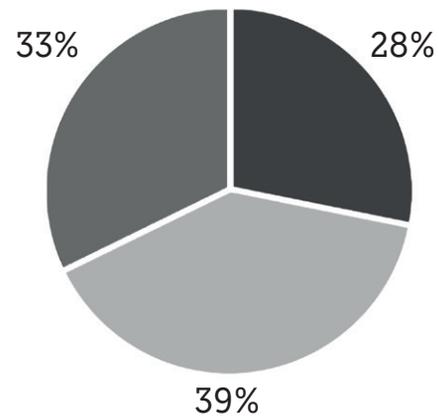
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



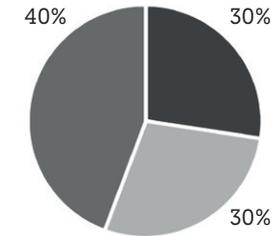
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



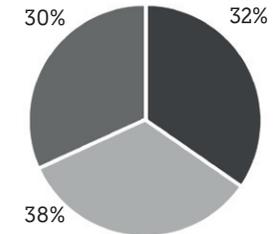
GERAL



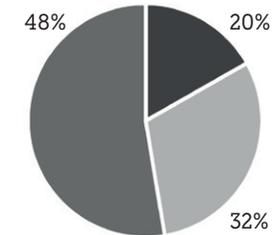
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



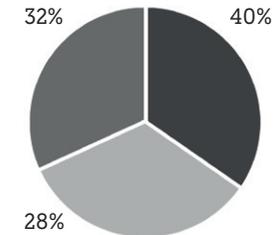
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS



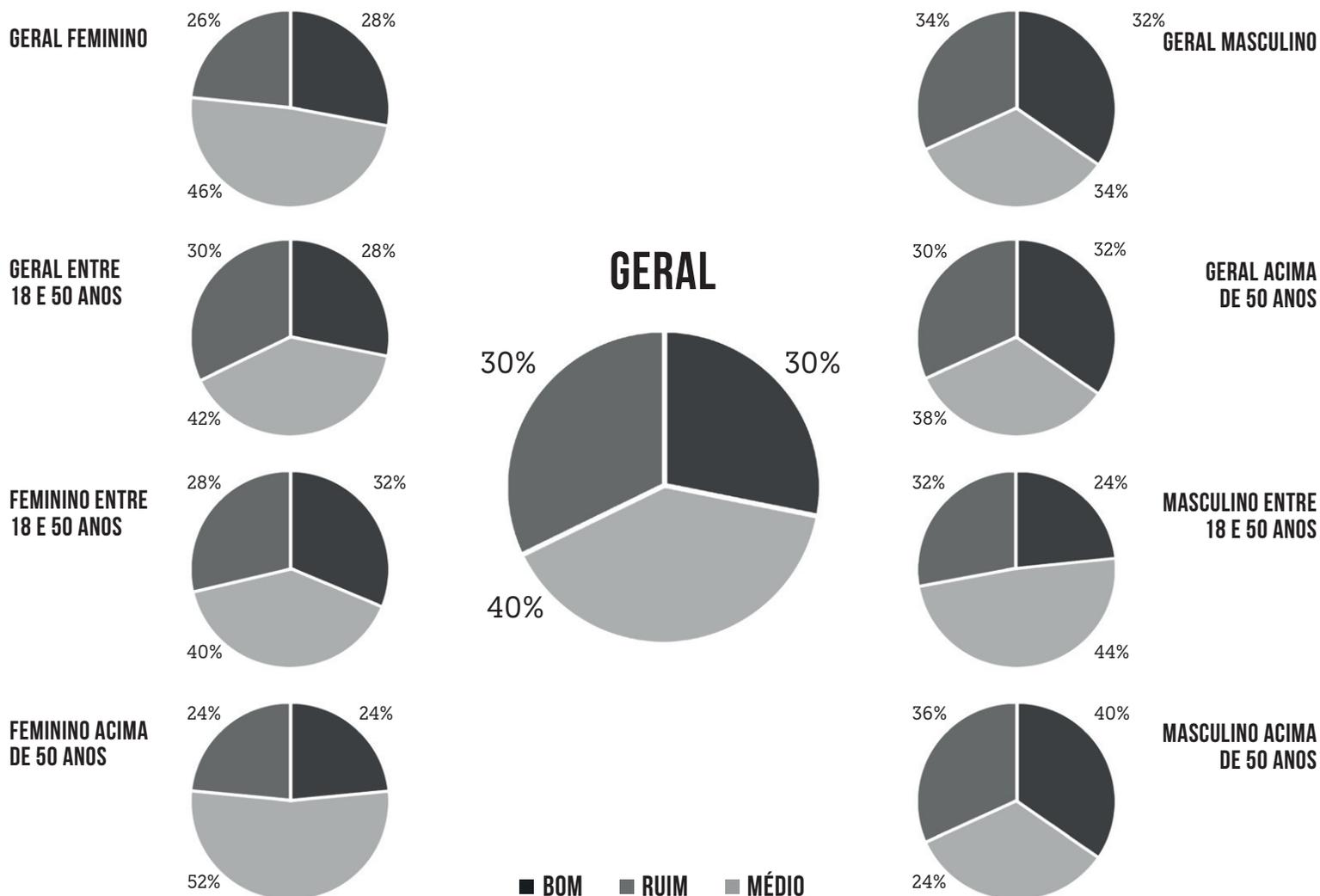
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

Quanto à durabilidade, tem-se, novamente, o Abrigo 01 em destaque positivo, enquanto os demais se mantêm medianos. Isto se justifica pelo fato de o Abrigo 01 estar difundido em toda a cidade de forma mais uniforme e por vários anos, além de ser feito em concreto, dado este, que dá credibilidade frente aos usuários, que por sua vez, acreditam que apesar dos vários anos de instalação, muitos deles ainda se encontram em boas condições, considerando o fato de se mostrarem mais resistentes às tentativas de vandalismo, destacando aqui a preocupação latente dos usuários quanto a durabilidade desses equipamentos. Os demais abrigos, por serem mais suscetíveis aos atos de vandalismo e apesar da recente instalação recente já se encontrarem em péssimas condições de uso, ganharam posição mediana no comparativo dos dados, visto que muitos apresentam pinturas desgastadas e desbotadas além de ferrugem, característica que incomoda os usuários em demasia.

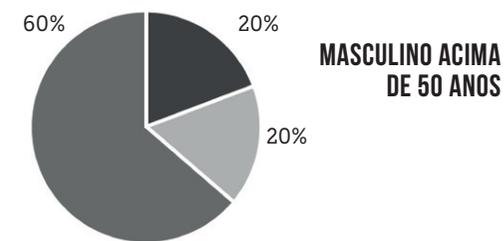
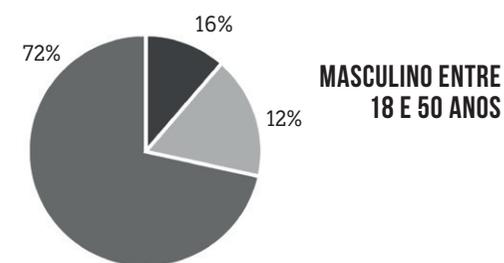
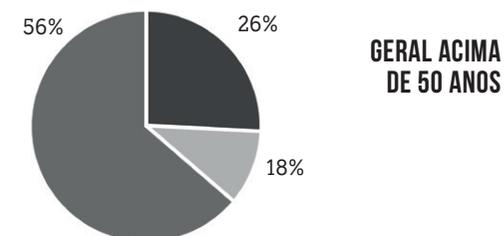
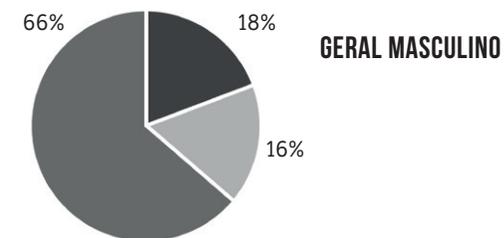
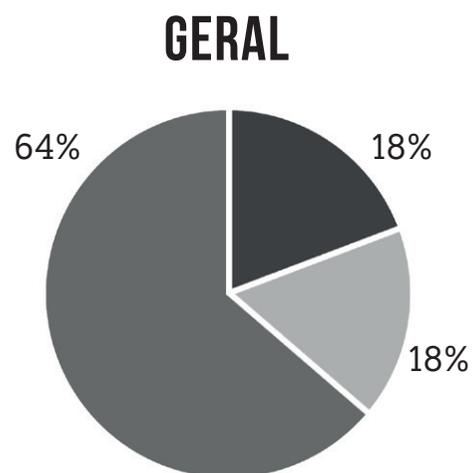
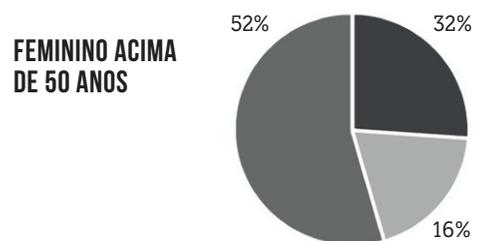
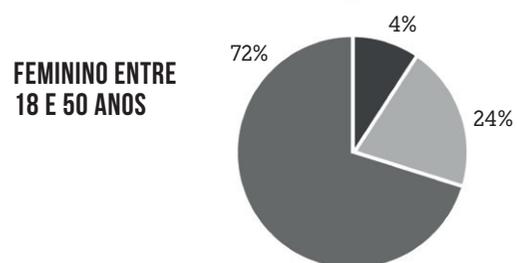
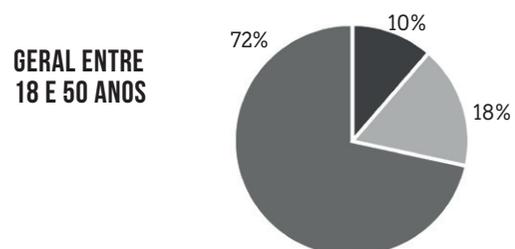
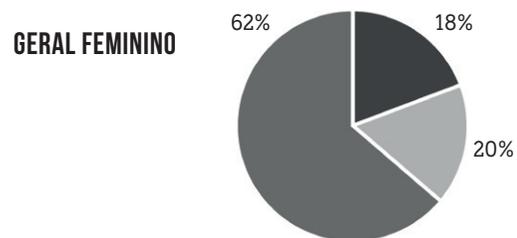
DURABILIDADE - ABRIGO 03



QUESTÃO 06 - MANUTENÇÃO:

Questão: Você considera o abrigo bem mantido? (Limpo, é reparado quando danificado...)

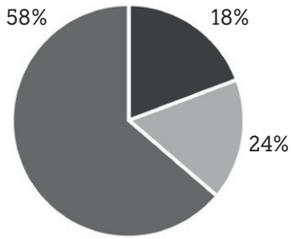
MANUTENÇÃO - ABRIGO 01



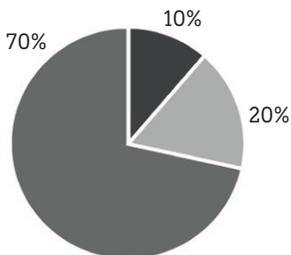
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

MANUTENÇÃO - ABRIGO 02

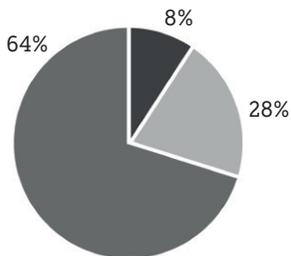
GERAL FEMININO



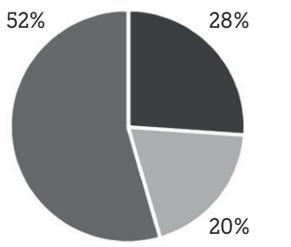
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



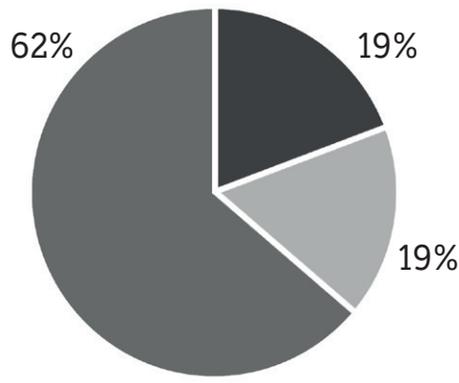
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

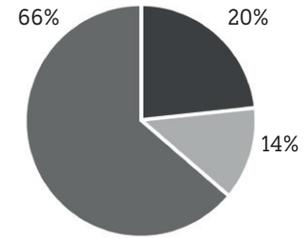


GERAL

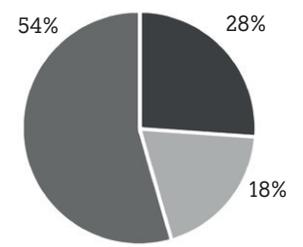


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

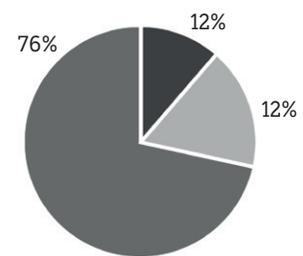
GERAL MASCULINO



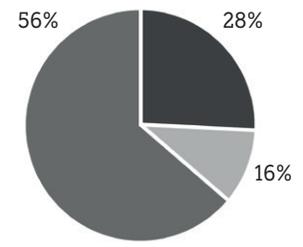
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS

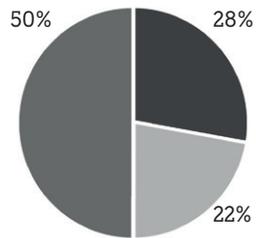


MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

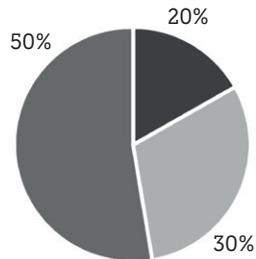


MANUTENÇÃO - ABRIGO 03

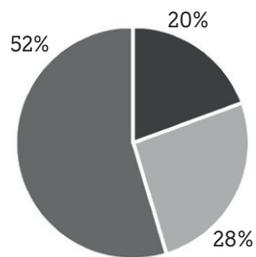
GERAL FEMININO



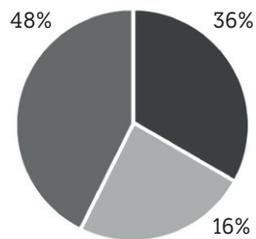
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



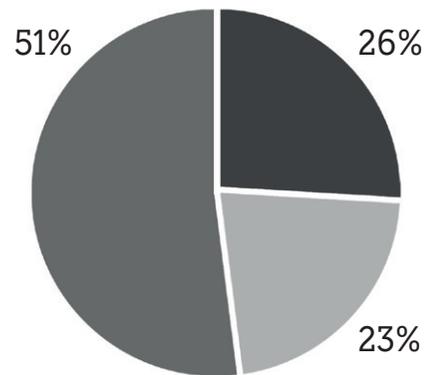
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

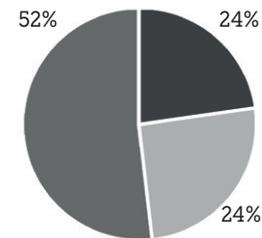


GERAL

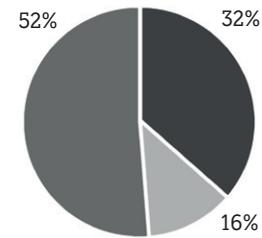


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

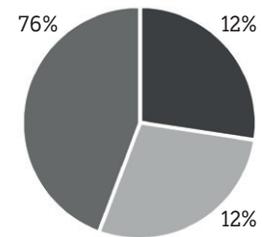
GERAL MASCULINO



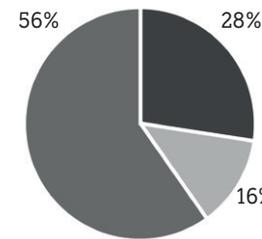
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

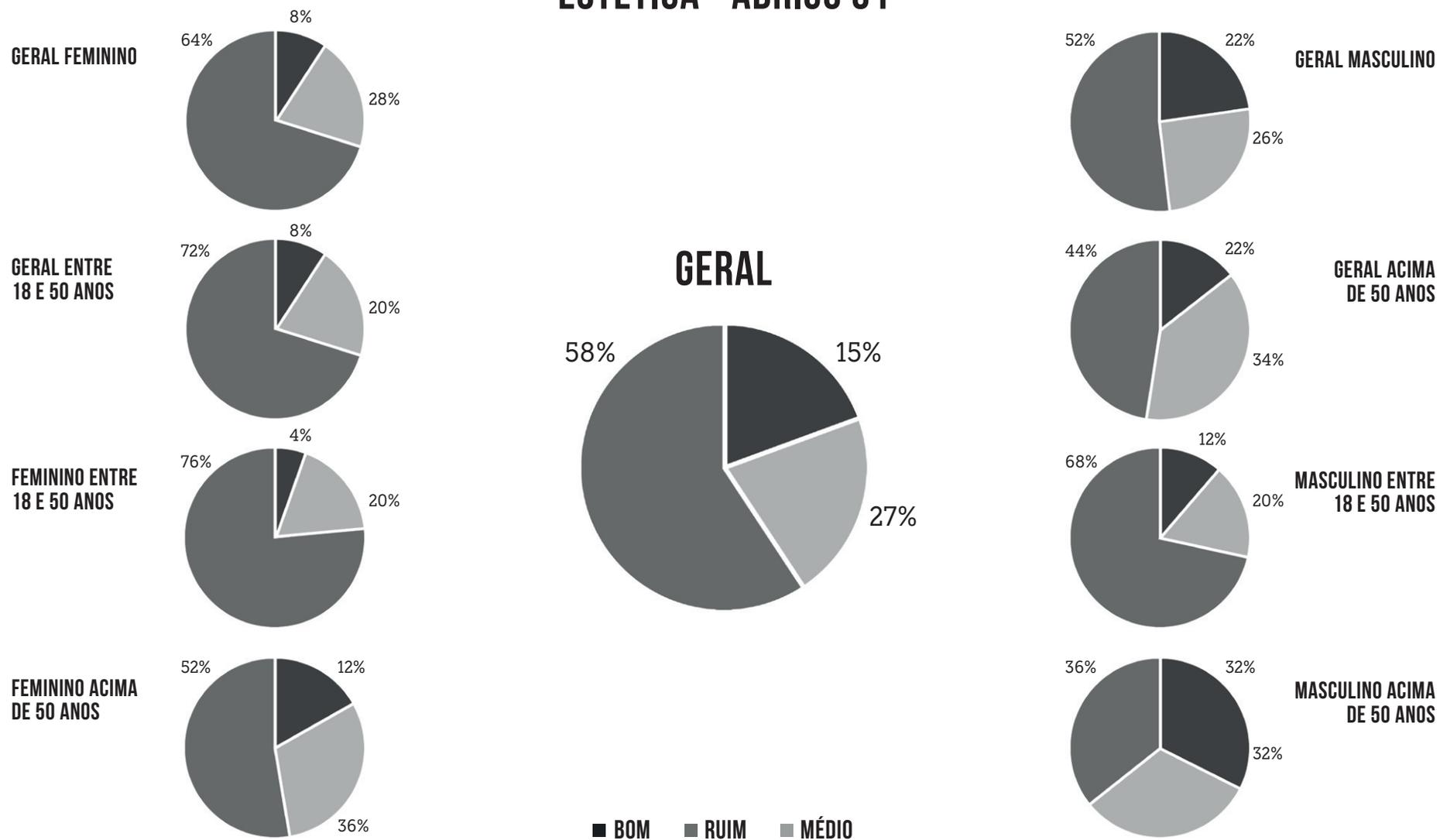


Seguindo a análise, já no quesito manutenção, os 3 abrigos foram considerados ruins, dado que o Abrigo 03 destacou-se por manter as melhores médias. Vale ressaltar, que isso se dá pelo fato de ele ser mais recente, implantado durante a gestão atual do governo e assim se mostrando mais à vista da população. Entretanto, o Abrigo 01 obteve as piores médias novamente pelo motivo da época de implantação, visto que esse modelo já está instalado pela cidade há vários anos. Apesar de demonstrar melhor resultado, o Abrigo 03 possui piores condições de manutenção devido ao seu material, visto que o concreto quando se danifica, dificilmente aceita reparos, precisando, em várias vezes, que este seja demolido para nova reimplantação. A saber, no caso dos abrigos metálicos, isso se dá de forma mais facilitada, podendo ser feita a troca de apenas algumas peças quando necessário. Quanto à limpeza, segundo as entrevistas eles são mantidos razoavelmente, porém a falta de lixeiras próximas na maioria dos abrigos faz da higiene do equipamento precária.

QUESTÃO 07 - ESTÉTICA:

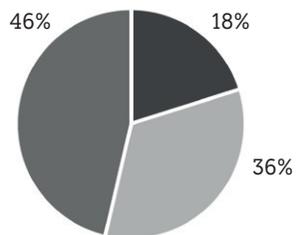
Questão: Você considera o abrigo bonito? (Proporções adequadas, cores harmoniosas...)

ESTÉTICA - ABRIGO 01

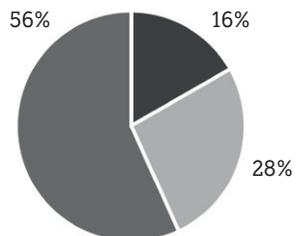


ESTÉTICA - ABRIGO 02

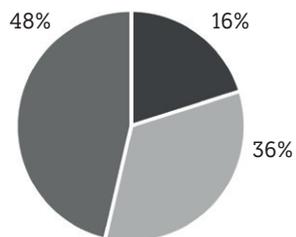
GERAL FEMININO



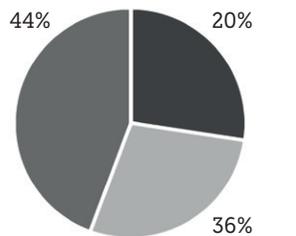
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



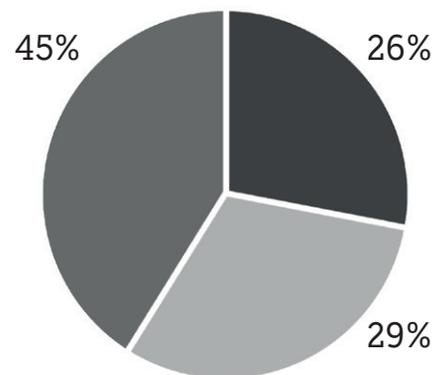
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

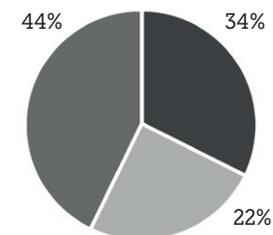


GERAL

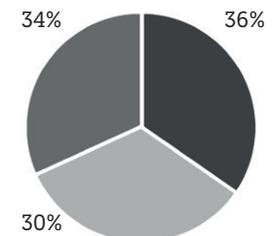


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

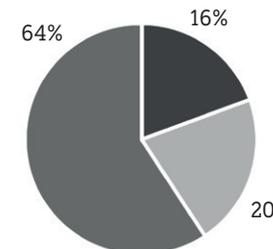
GERAL MASCULINO



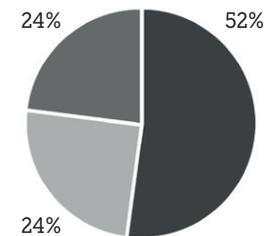
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS

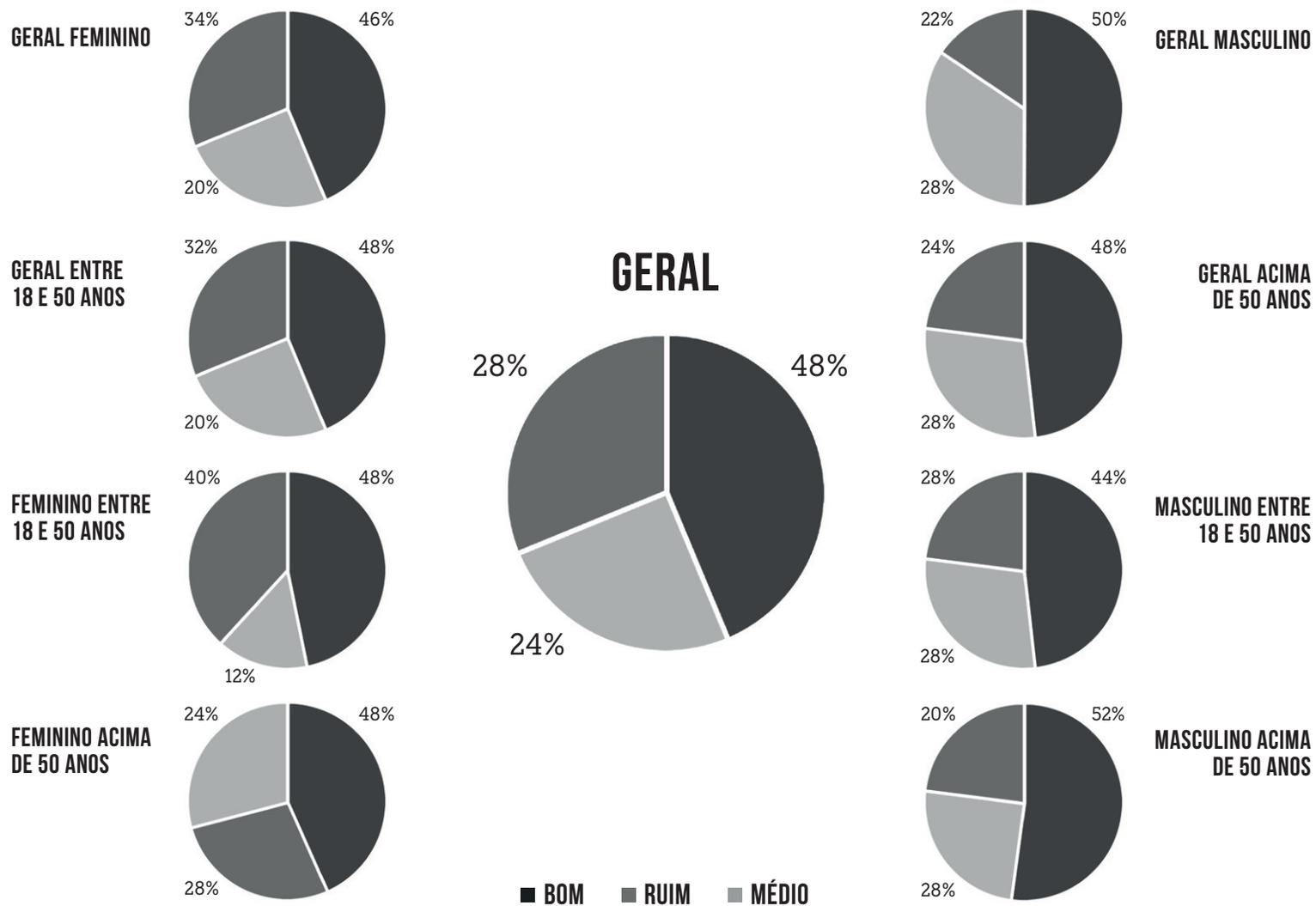


MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



No que se refere a estética, o Abrigo 03 demonstrou-se o único com boas médias, enquanto os demais apresentam em avaliação negativa. Novamente um dos motivos explicitados pelos entrevistados se dá pelo fato de o Abrigo 03 ser recente e ainda estar em boas condições, ao contrário do abrigo 02, que é similar ao Abrigo 03, porém com mais tempo de instalação. Quanto ao Abrigo 01, tem-se que obteve médias ruins principalmente por ser mais rudimentar e antigo e, em alguns casos, estar em condições ruins por ser alvo dos atos de vandalismo.

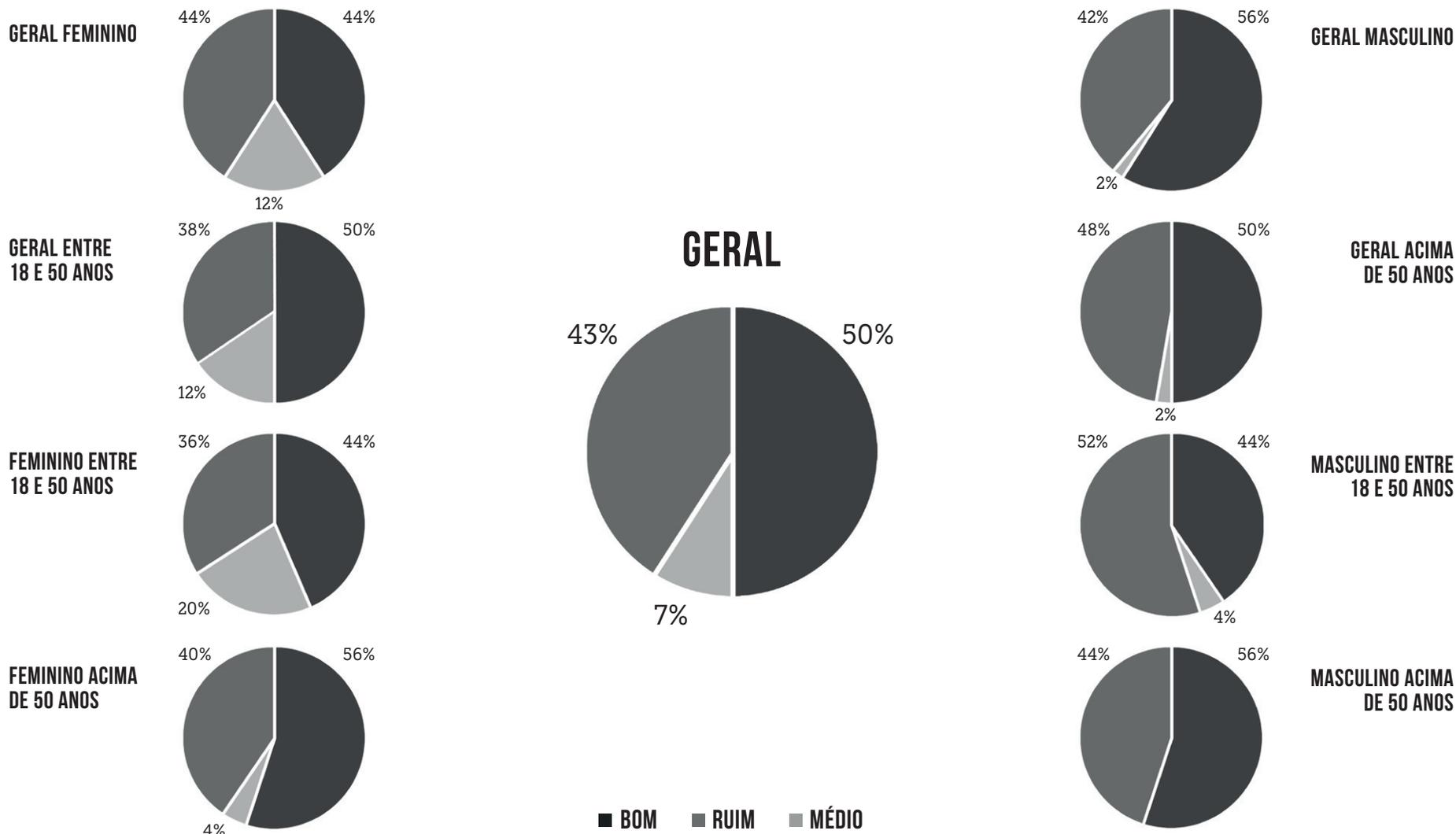
ESTÉTICA - ABRIGO 03



QUESTÃO 08 - VALOR SOCIAL:

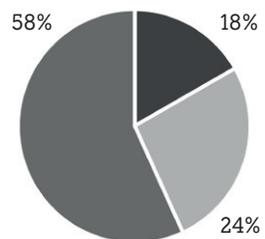
Questão: Você acha que o abrigo tem algum valor simbólico para a população? (É um ícone da cidade, as pessoas se lembram dele...)

VALOR SOCIAL - ABRIGO 01

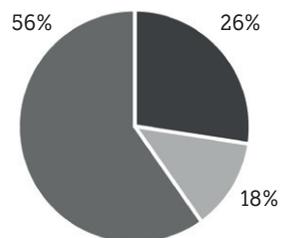


VALOR SOCIAL - ABRIGO 02

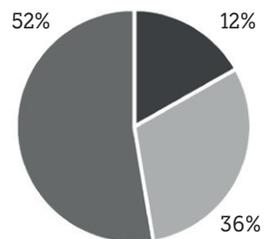
GERAL FEMININO



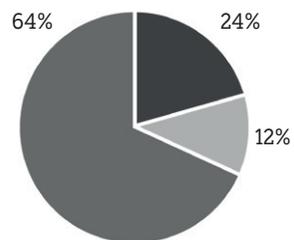
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



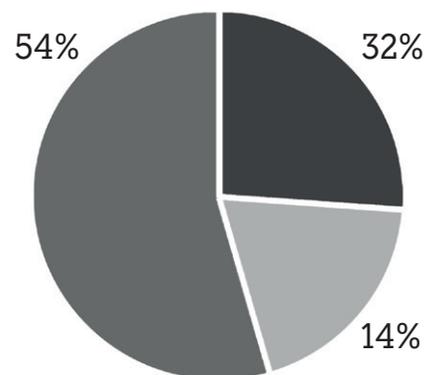
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



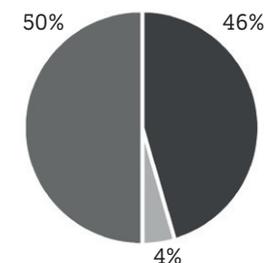
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



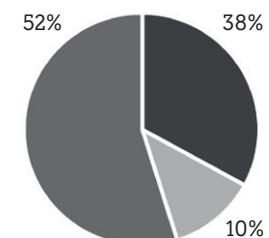
GERAL



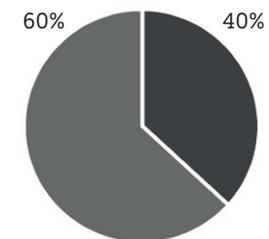
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



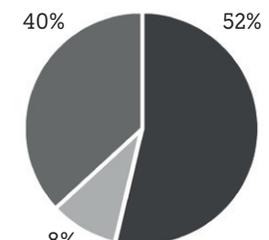
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS

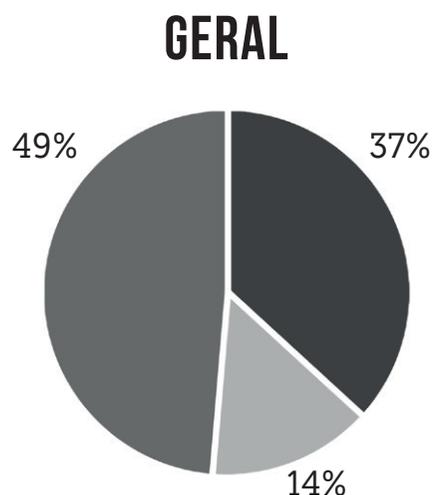
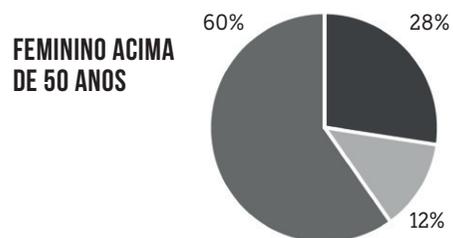
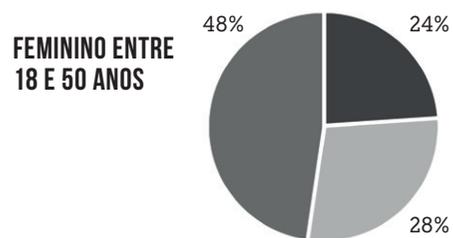
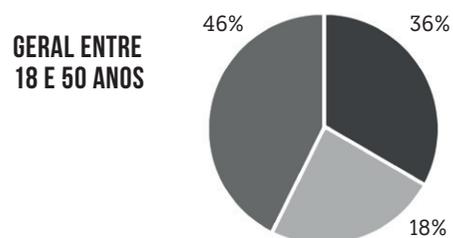
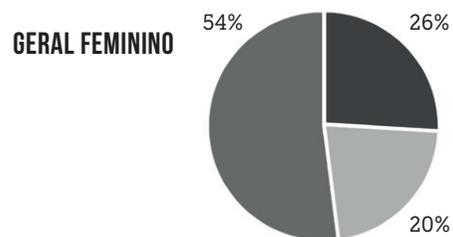


MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS

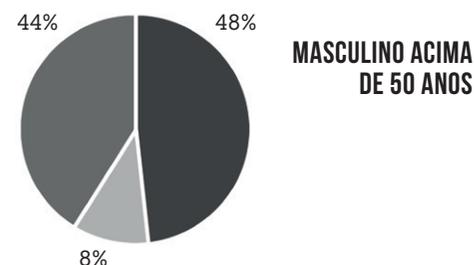
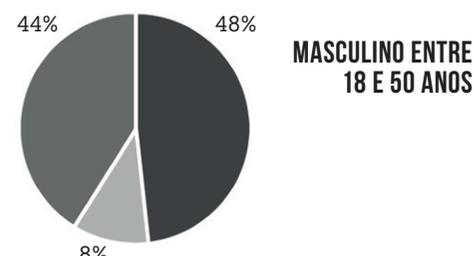
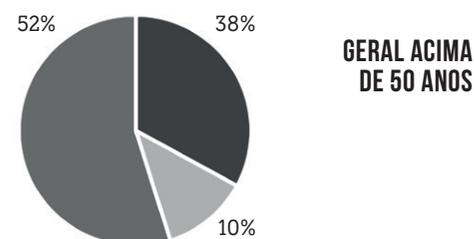
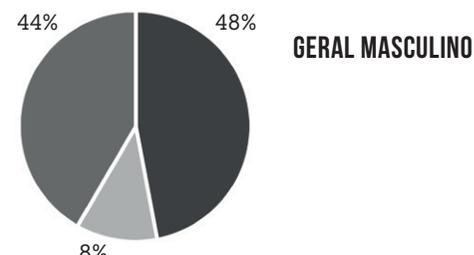


MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

VALOR SOCIAL - ABRIGO 03



■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



No que corresponde ao seu valor social e simbólico para a população, o Abrigo 01 obteve as melhores médias dentre os dados coletados. Isso se dá justamente pelo citado anteriormente: este abrigo fora implantado na cidade há vários anos, tornando-o parte da imagem da cidade e, por conseguinte, fazendo-se presente no imaginário dos entrevistados. Pontualmente, os Abrigos 02 e 03 não possuem valor social, de pertencimento, pelo fato de serem implantados recentemente na cidade. Entretanto, cabe salientar, que considerando o quão atuais eles são, esses objetos não podem ser de todo rechaçados, e o motivo se dá pelo fato de serem objetos de catálogo e facilmente encontrados em diversas outras cidades, fato este que pode ser levado em relevância, pois afeta a fixação do desenho destes na memória dos usuários.

ESSENCIALIDADE:

Ainda tratando da análise desta pesquisa, quando perguntado aos usuários o que seria essencial a um abrigo de espera de ônibus, diversos elementos foram citados. No que toca ao conforto e funcionalidade, um dos elementos mais citados dirigiu-se a proteções laterais e posteriores, para proteger de sol e da chuva. Muitos dos entrevistados citaram as estações dos corredores da Avenida João Naves de Ávila e Avenida Segismundo Pereira, onde os usuários pagam a tarifa na entrada das cabines e esperam pelo ônibus em local fechado, protegido, pois somente fora delas, não é permitido que haja embarque e desembarque. Tal ideia é substancialmente válida, porém, talvez inviável, no que se refere ao custo de uma estrutura deste porte, além do mais, em alguns locais da cidade não há espaço suficiente para uma instalação deste porte. Os entrevistados, também se manifestaram quanto aos painéis informativos, principalmente dada a falta informações sobre rotas dos ônibus, horários e paradas. Também foi sugerido que nestes pontos, além de informações sobre saúde, educação e segurança, seria bem-vindos jornais, livros, etc, para distração/informação de quem estiver esperando, ou até, visto o desenvolvimento tecnológico cada vez mais inserido nos serviços, até mesmos os públicos, isso poderia ser feito por meio de painéis digitais que compilassem todas as informações necessárias aos usuários em um único ponto.

Mais uma vez sobre conforto e funcionalidade, outra sugestão de alguns entrevistados tratou da instalação de bebedouros e banhei-

ros próximos aos pontos. Quanto ao bebedouro, talvez seja boa solução para conforto dos usuários sendo até de fácil instalação, visto a infraestrutura existente na cidade. Porém, quanto aos banheiros, talvez seriam onerosa e dificultosa sua implantação, mas não impossível. Neste sentido, há que se considerar a localidade, especificamente para onde houver uma grande demanda de usuários em um espaço que comporte tal equipamento, como uma praça, por exemplo. Outra questão levantada, destacou as lixeiras próximas aos abrigos para manter a higiene e limpeza do local, salientando que nem todos os abrigos contam com esse objeto.

No que tange a segurança, a instalação de iluminação nos abrigos de espera de ônibus, compôs muitos questionários, destacando o fato de a noite estes locais serem demasiadamente escuros, levando em consideração que a iluminação pública geralmente é feita por postes altos e a própria cobertura dos abrigos faz sombra não iluminando-os corretamente. Na mesma medida, o policiamento dos abrigos, seja com câmeras de segurança ou policiais em ronda nas localizações das instalações foi informação presente dentre os dados.

No que toca a tecnologia, os entrevistados sugeriram que os abrigos de espera de ônibus pudessem contar, além dos painéis digitais informativos citados anteriormente, com tomadas para carregamento de *gadgets* para serem utilizados enquanto os usuários esperam pelo ônibus, bem como a distribuição de *wi-fi* pública para os usuários. Tal tecnologia se mostra cada vez mais recorrente nesse tipo de equipamento, estando inclusive presente no abrigo de espera de ônibus instalado pela empresa Algar no bairro Granja Marileusa, citado previamente.

4.1.2.2. BANCOS DE PRAÇAS E PARQUES

Prosseguindo a análise, passa-se aos dos bancos, que, por sua vez, foram selecionados 5 (cinco) modelos. São eles:

- Banco 01: Modelo com base em ferro fundido e assento e encosto em ripas de madeira maciça pintadas de verde. Implantados na Praça Clarimundo Carneiro, tem grande valor histórico e compõe o conjunto tombado pelo Patrimônio Histórico Municipal; (Figuras 61 e 62).
- Banco 02: Modelo com base em concreto e assento e encosto em peças também em concreto. É um dos modelos que são fabricados e implantados pela própria prefeitura. Se encontra na Praça Clarimundo Carneiro e Praça Sérgio Pacheco; (Figuras 63 e 64).
- Banco 03: Modelo com base em concreto e assento em peça também em concreto, esse modelo não possui encosto. É um dos modelos que são fabricados e implantados pela própria prefeitura. Se encontra na Praça Clarimundo Carneiro e Praça Sérgio Pacheco e implantado em conjunto com o abrigo de ônibus 01 já apresentado; (Figuras 65 e 66).
- Banco 04: Modelo com base em concreto e assento em peça também em concreto, esse modelo não possui encosto e possui tamanho variado, podendo ser disposto em “fita” e inclusive fazendo curvas que acompanham o contorno da praça. Se encontra na Praça Sérgio Pacheco e, como já apresentado no cap. 02,

não é o modelo original da praça, sendo que segundo pesquisas o modelo original era similar ao banco 01; (Figuras 67 e 68).

- Banco 05: Modelo com base em concreto e assento em peça também em concreto, esse modelo não possui encosto. Se encontra na Avenida João Pinheiro compõe junto à floreiras e lixeiras um conjunto disposto em alguns pontos da avenida similares aos atuais *parklets*. (Figuras 69 e 70).





Figura 61 e 62 - Banco com base em ferro fundido e assento e encosto em ripas de madeira maciça pintadas de verde Implantados na Praça Clarimundo Carneiro
Fonte: Autor



Figura 67 e 68 - Banco com base e assento em concreto disposto em 'fita' com dimensões variadas e inclusive passível de fazer curvas. Implantados na Praça Sérgio Pacheco.
Fonte: Autor



Figura 63 e 64 - Banco com base, assento e encosto em concreto. Implantados na Praça Clarimundo Carneiro e Praça Sérgio Pacheco
Fonte: Autor



Figura 69 e 70 - Banco com base e assento em concreto. Implantados na Avenida João Pinheiro.
Fonte: Autor

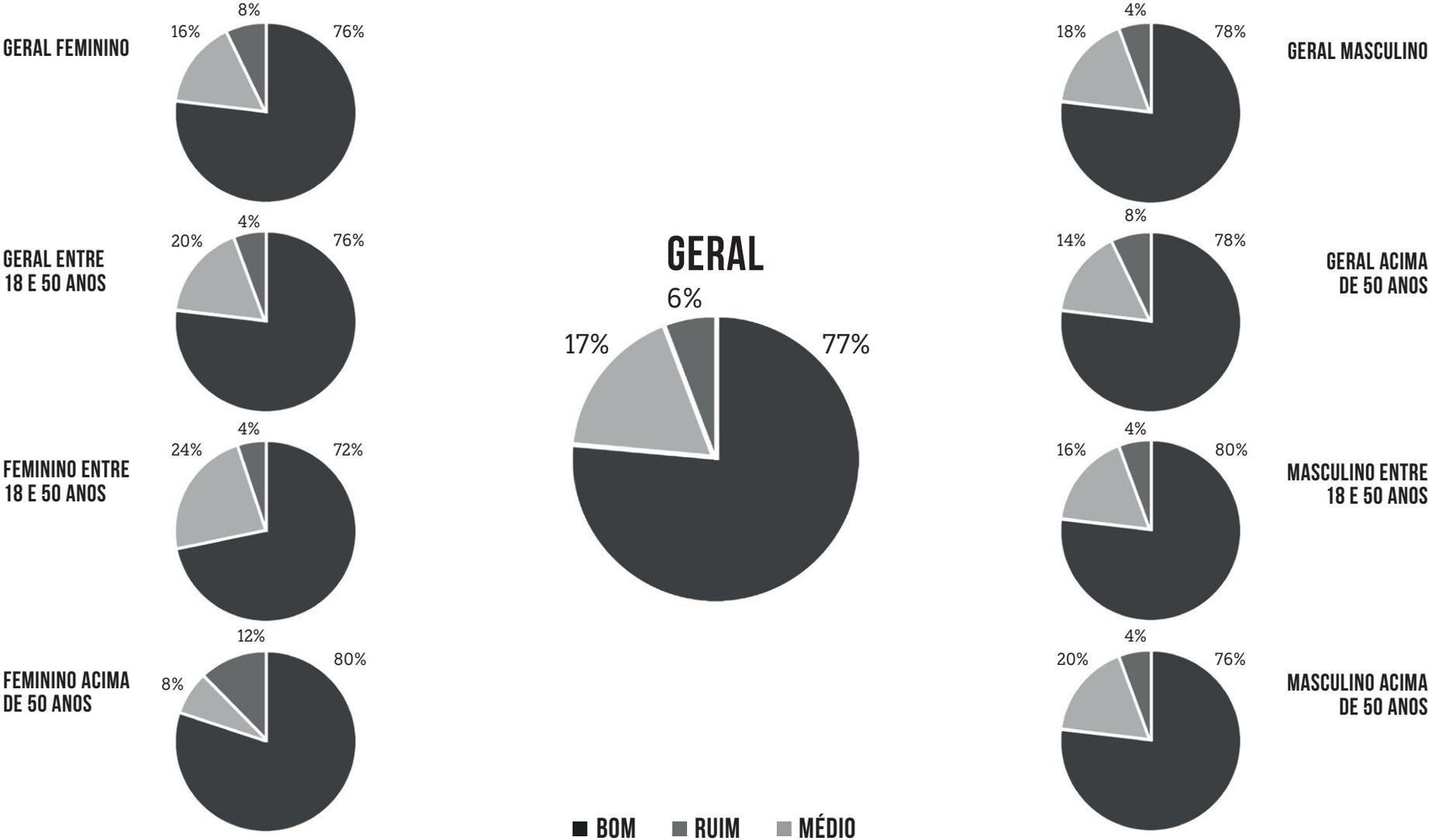


Figura 65 e 66 - Banco com base e assento em concreto. Implantados na Praça Clarimundo Carneiro e Praça Sérgio Pacheco.
Fonte: Autor

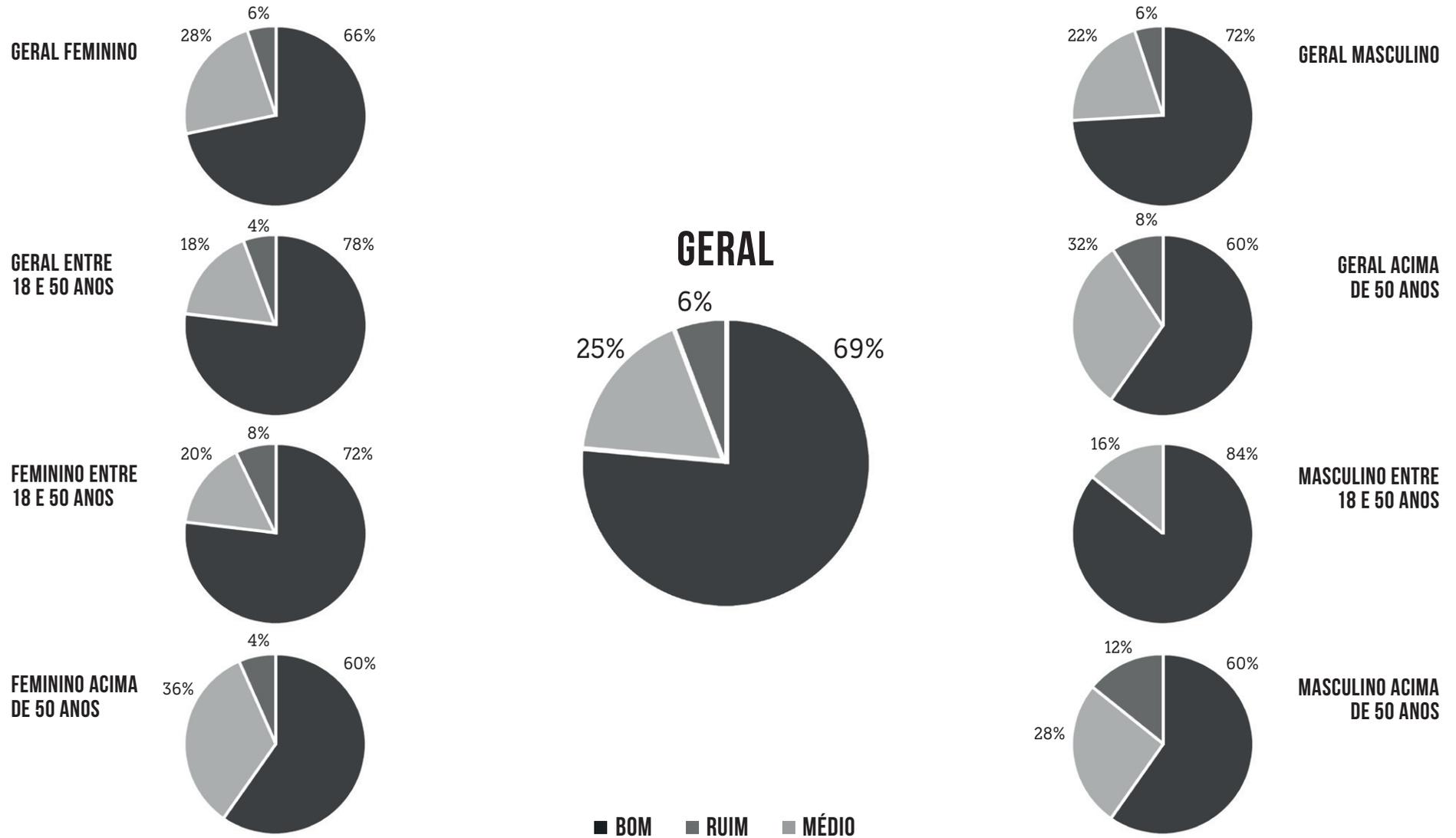
QUESTÃO 01 - DIMENSÕES:

Questão: Você considera o tamanho dos bancos adequado para seu uso? (Tem boa altura, os assentos têm o tamanho correto...)

DIMENSÕES - BANCO 01

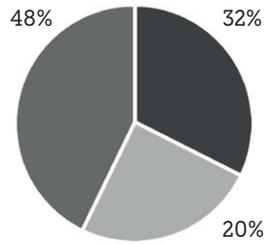


DIMENSÕES - BANCO 02

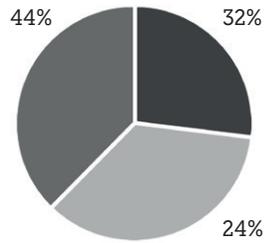


DIMENSÕES - BANCO 03

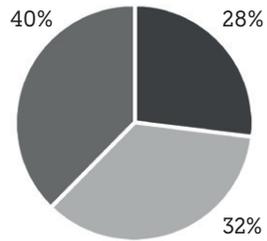
GERAL FEMININO



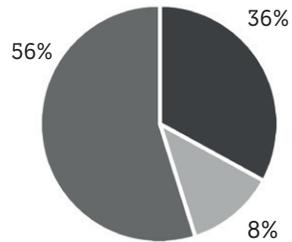
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



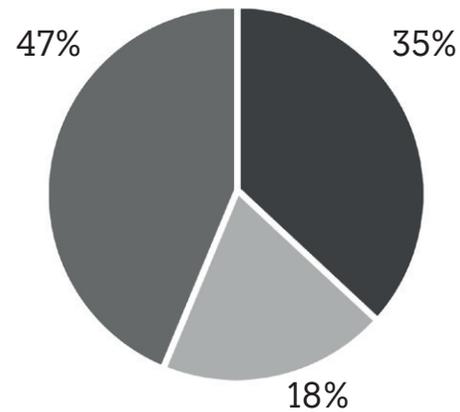
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



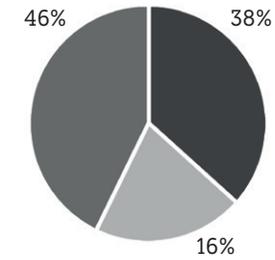
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



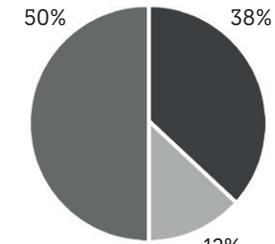
GERAL



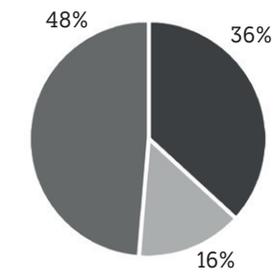
GERAL MASCULINO



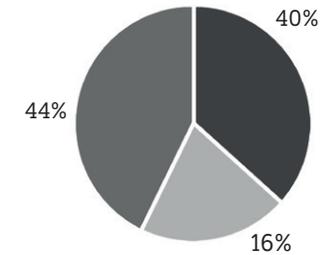
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



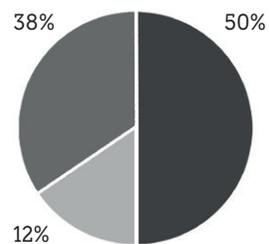
MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



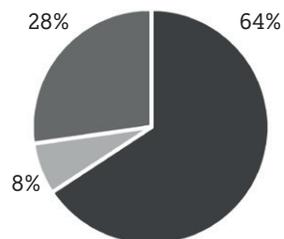
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

DIMENSÕES - BANCO 04

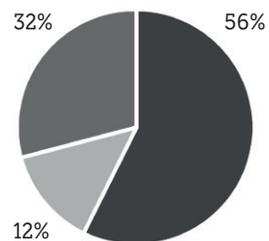
GERAL FEMININO



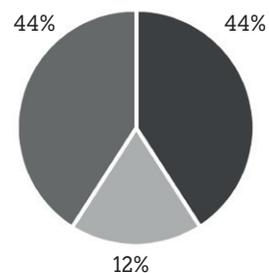
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



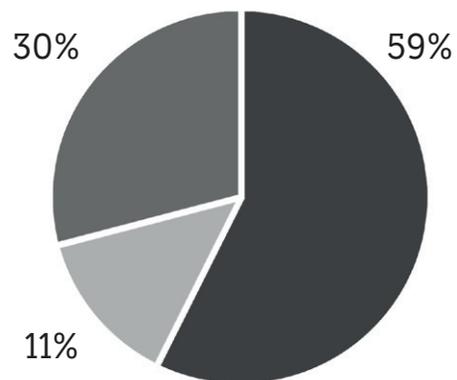
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



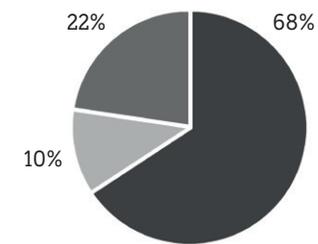
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



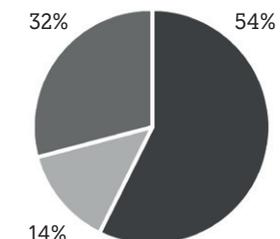
GERAL



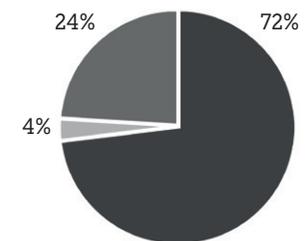
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



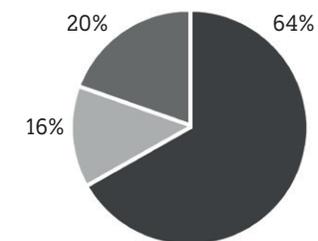
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS

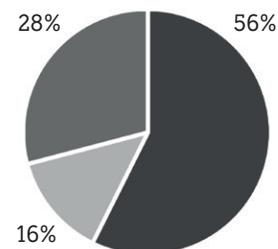
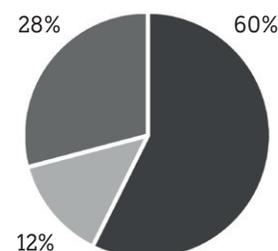
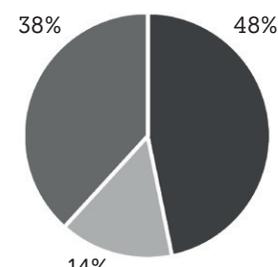
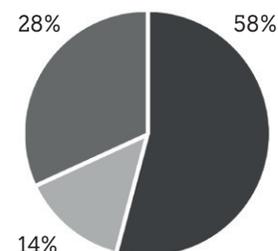
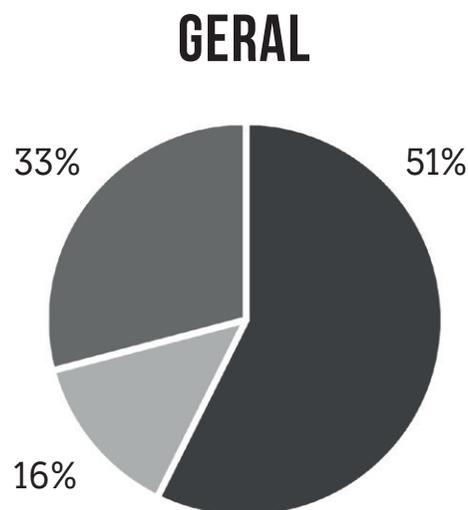
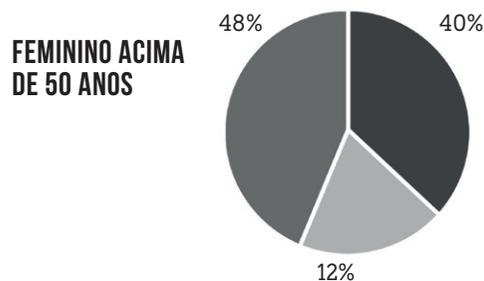
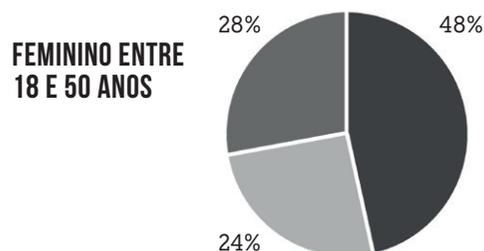
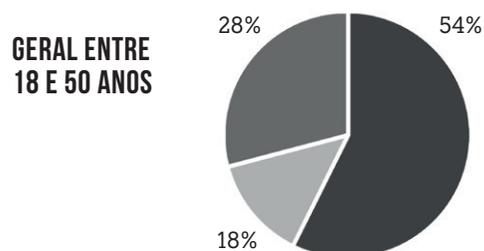
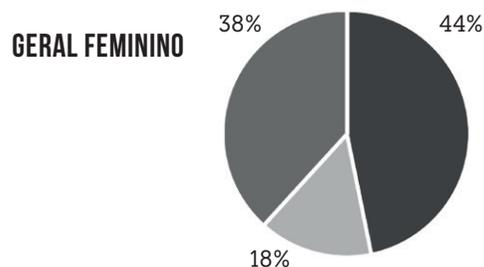


MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

DIMENSÕES - BANCO 05



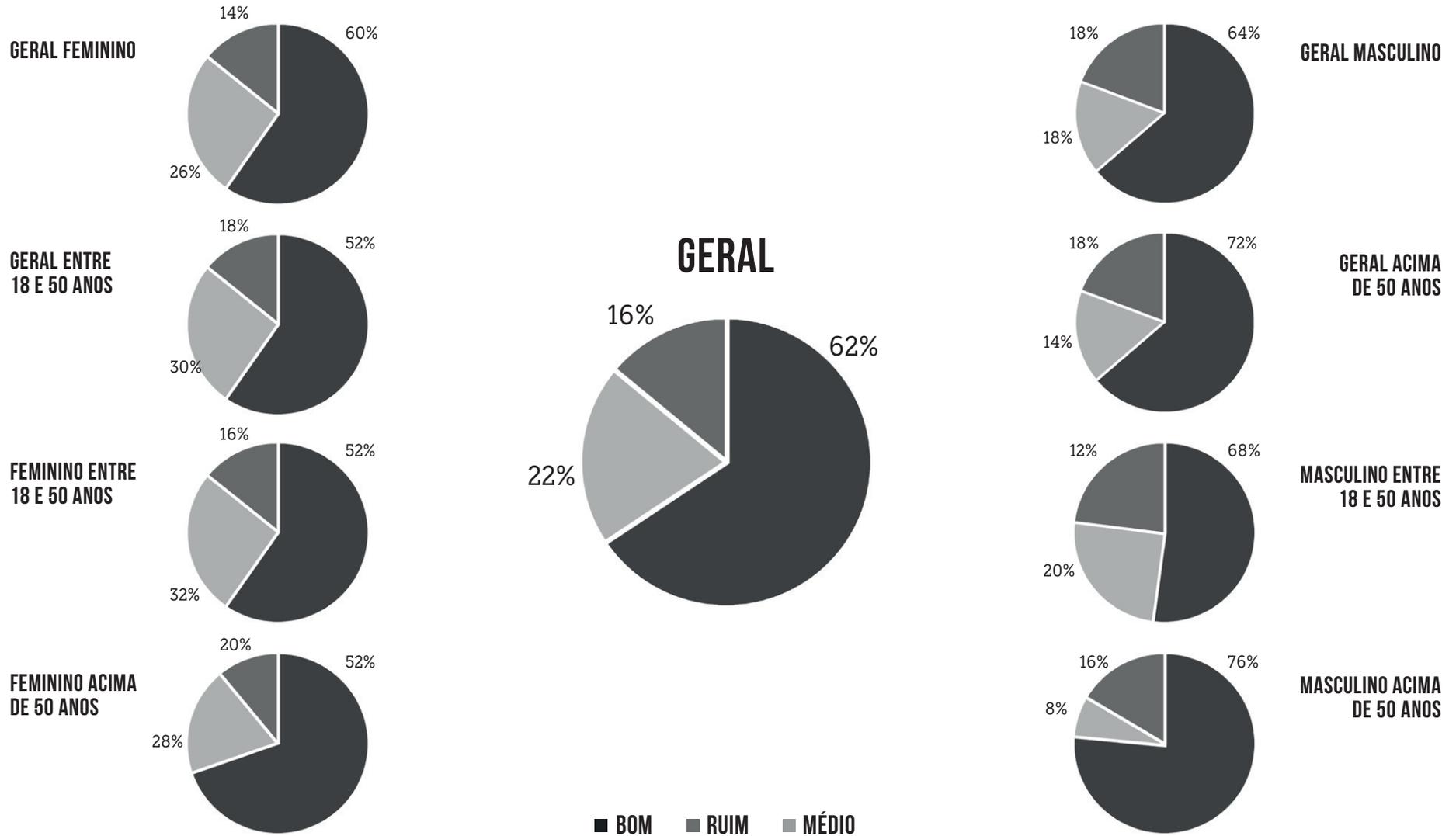
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

A partir dos dados, tem-se que, em relação às dimensões, os Bancos 01 e 02 são os que se destacam positivamente na avaliação dos usuários, apesar dos os Bancos 04 e 05 também têm uma boa aceitação, porém menos que os primeiros, enquanto o Banco 03 se destaca negativamente. Dentre os públicos distintos, a maior variação que se observou deu-se quanto ao Banco 02 para o público acima de 50 anos, de forma negativa. Dentre todas as outras situações, os objetos se mantiveram com pouca variação entre os públicos.

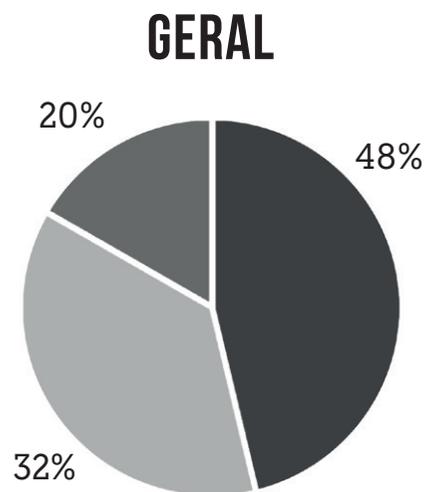
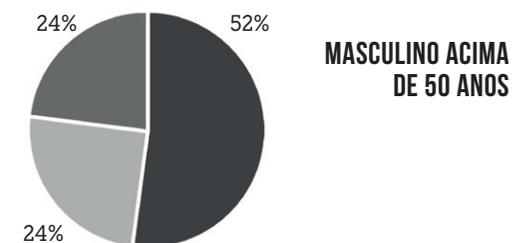
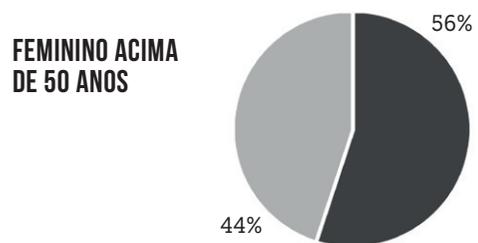
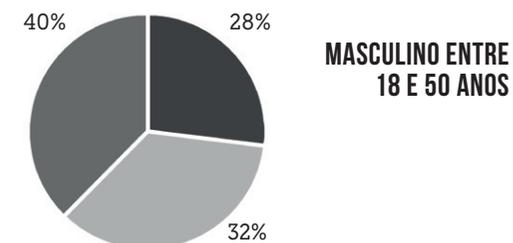
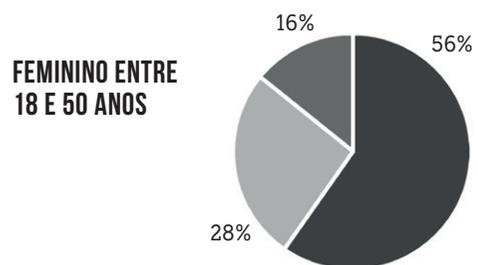
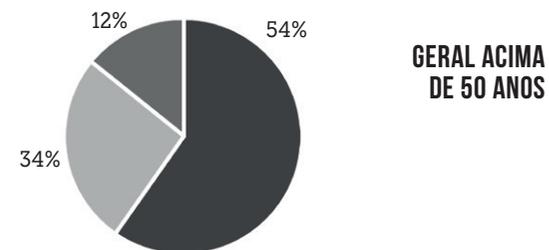
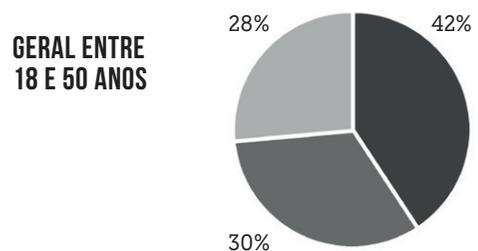
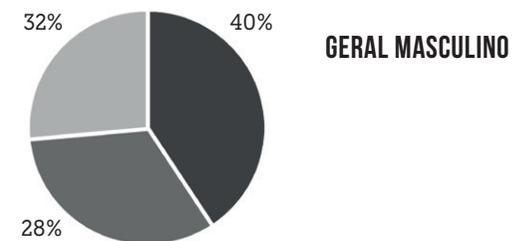
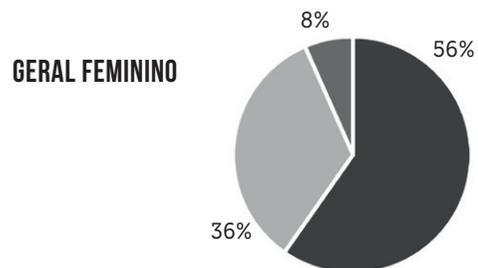
QUESTÃO 02 - FUNCIONALIDADE/ERGONOMIA:

Questão: Você considera o banco funcional e confortável? (assento com encosto, anatômico...)

FUNCIONALIDADE/ERGONOMIA - BANCO 01

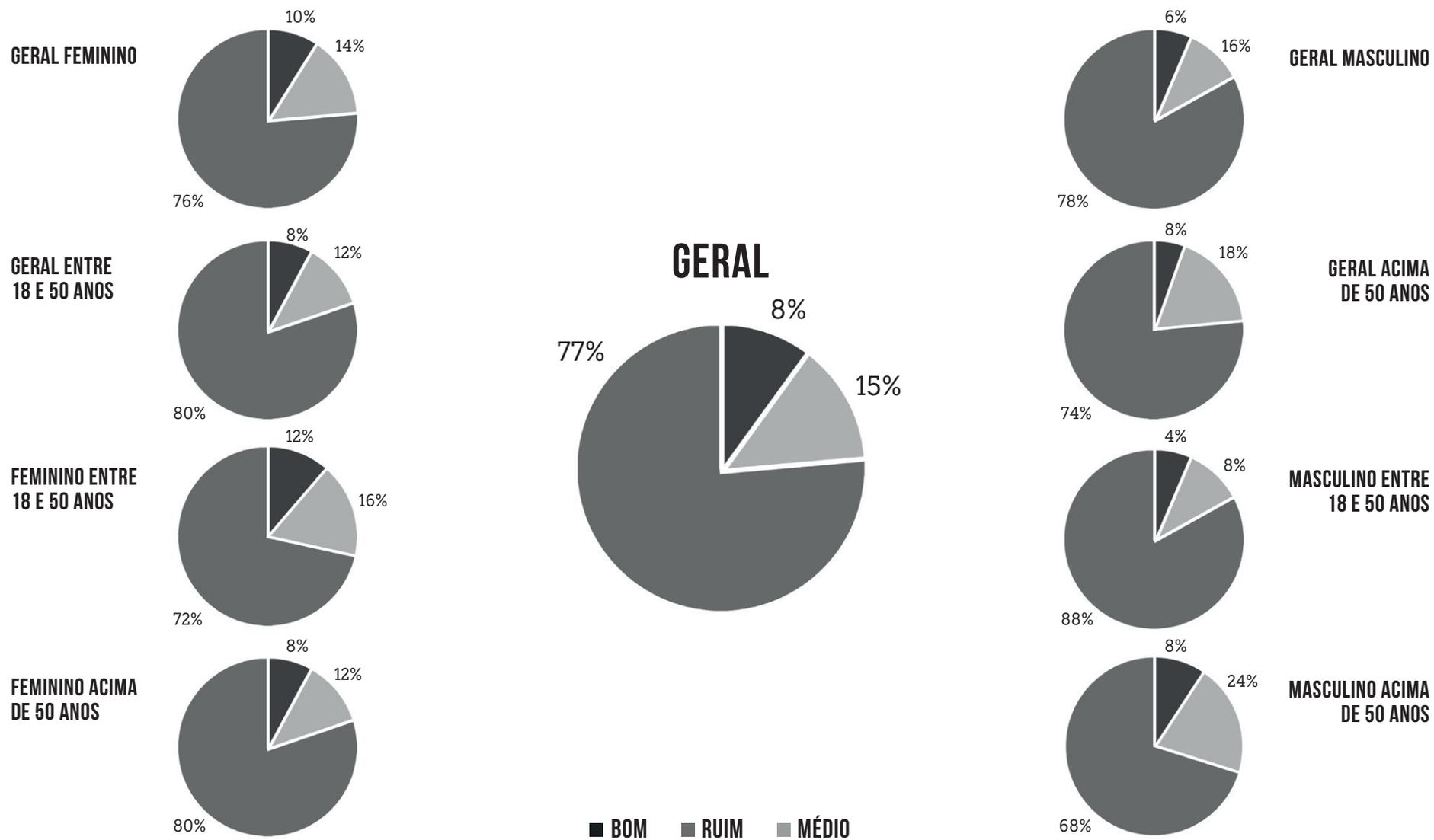


FUNCIONALIDADE/ERGONOMIA - BANCO 02

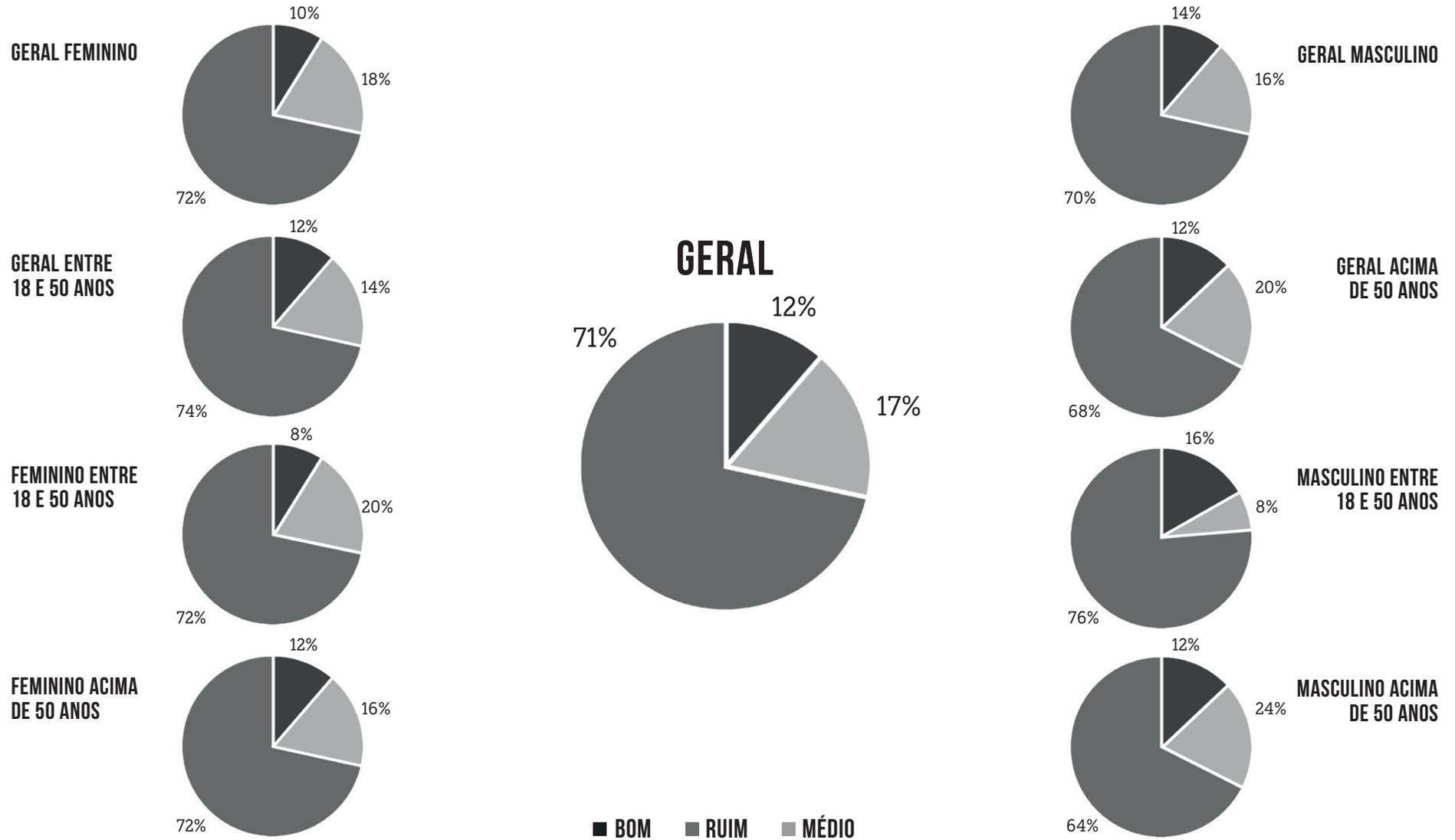


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

FUNCIONALIDADE/ERGONOMIA - BANCO 03

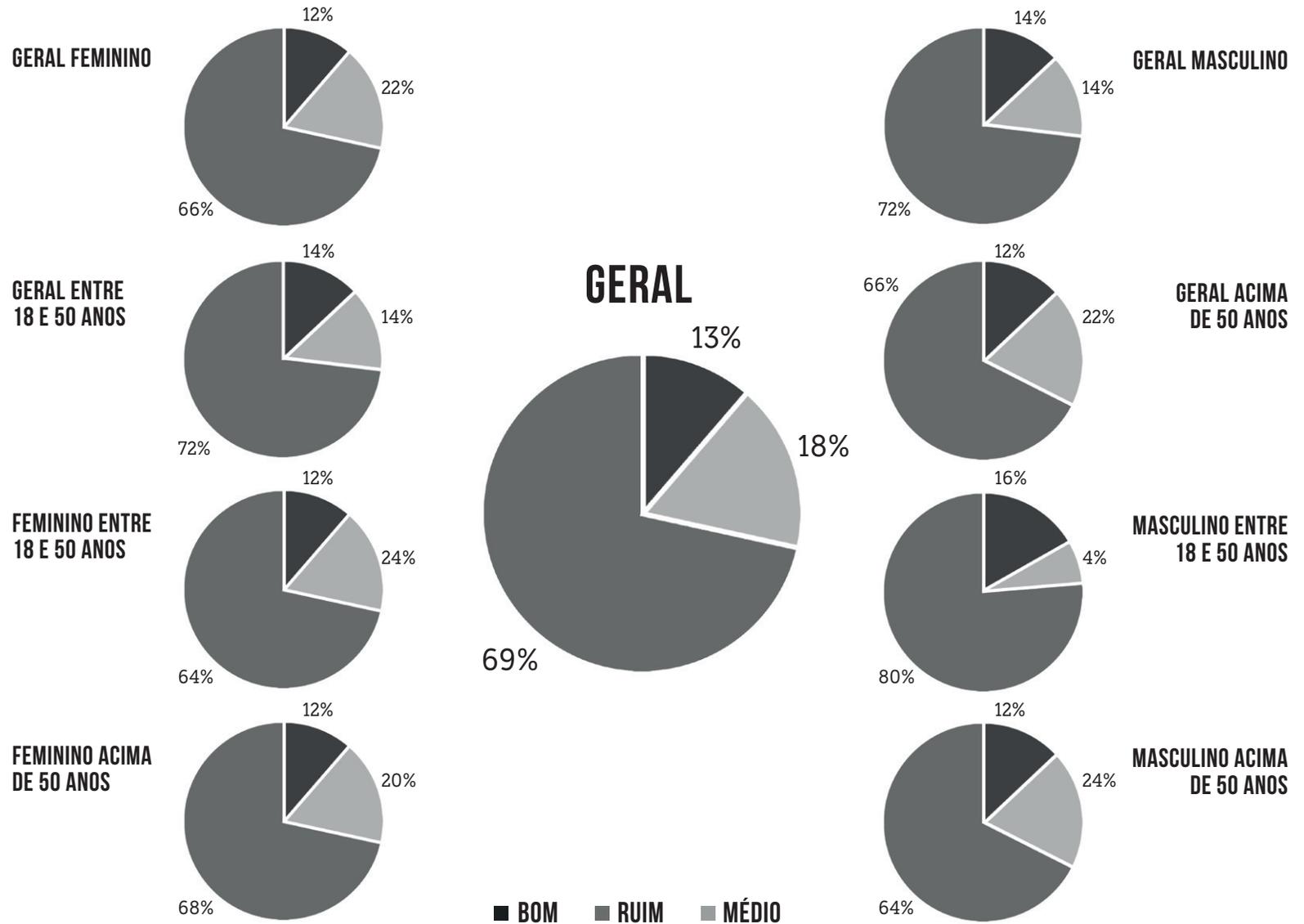


FUNCIONALIDADE/ERGONOMIA - BANCO 04



Para os quesitos funcionalidade e ergonomia dos bancos, os entrevistados deram avaliações positivas para o Banco 01, bem como o Banco 02, enquanto os demais foram avaliados de forma negativa, mais especificamente pelo fato de não terem encosto; característica esta que rendeu boa avaliação aos Bancos 01 e 02. Pontualmente no Banco 01, o formato mais anatômico se ajusta ao corpo do usuário, possibilitando assim, maior sensação de conforto e comodidade.

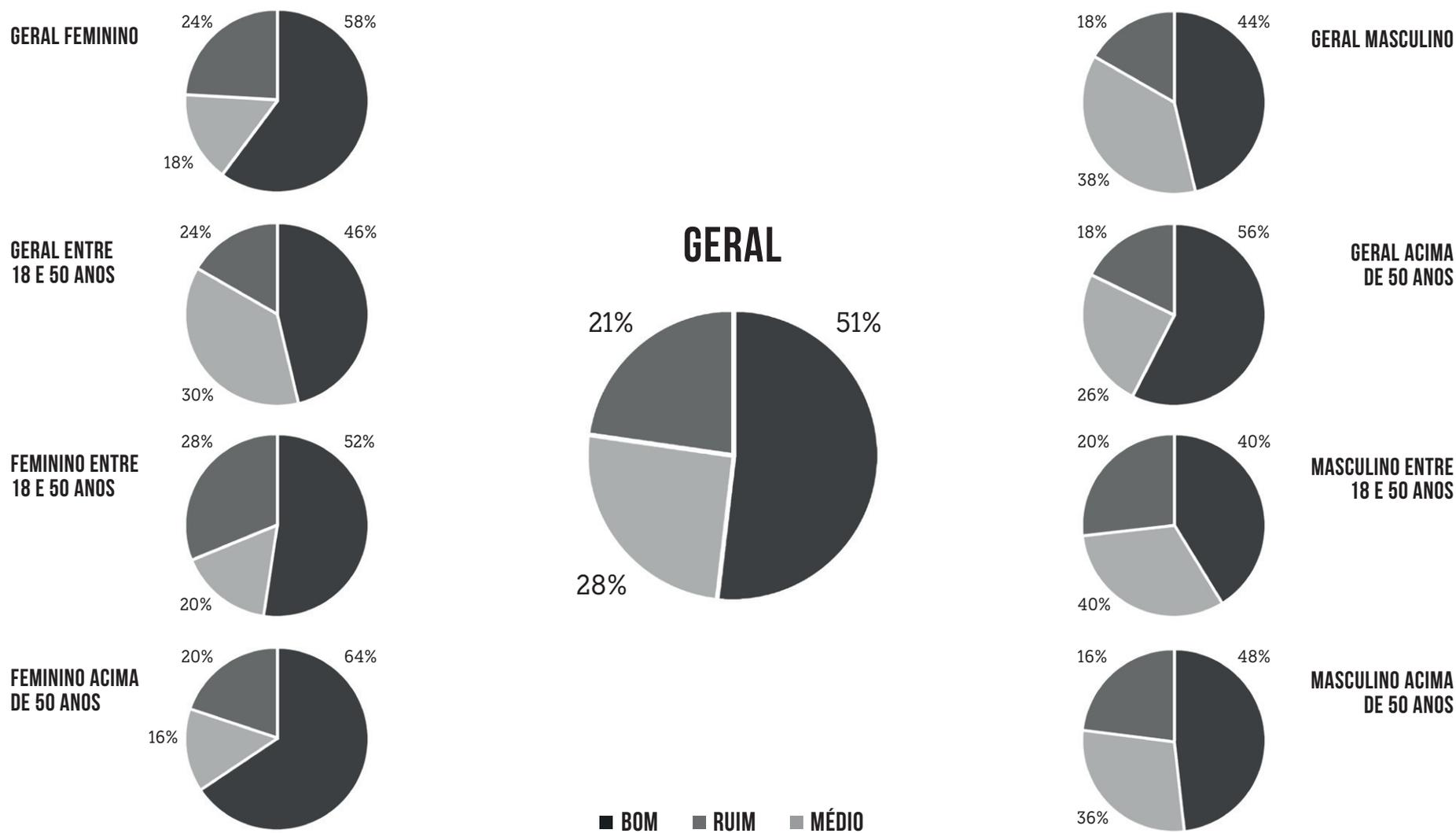
FUNCIONALIDADE/ERGONOMIA - BANCO 05



QUESTÃO 03 - MATERIAL:

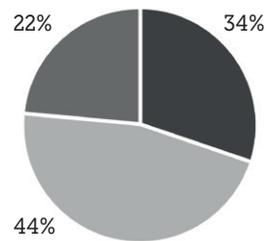
Questão: Você considera o material do banco adequado para seu uso? (Tem bom tato, esquenta de mais no calor, muito gelado no frio...)

MATERIAL - BANCO 01

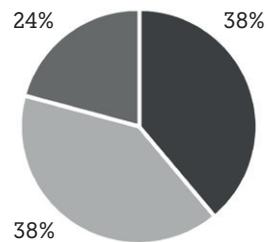


MATERIAL - BANCO 02

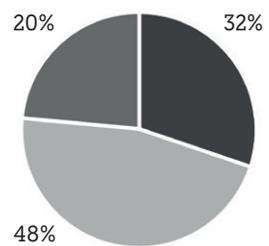
GERAL FEMININO



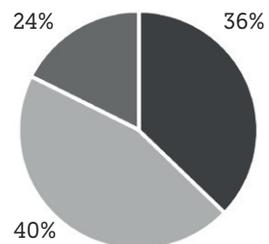
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



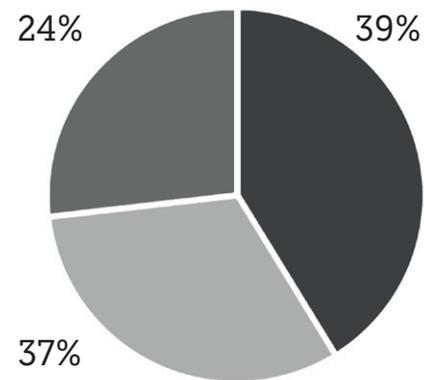
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



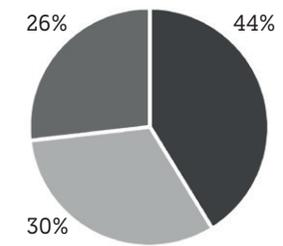
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



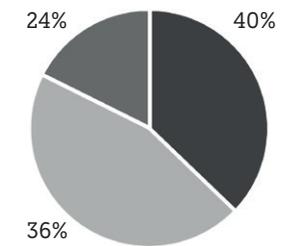
GERAL



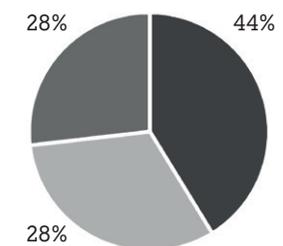
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



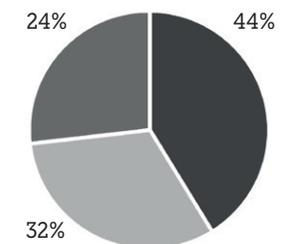
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS



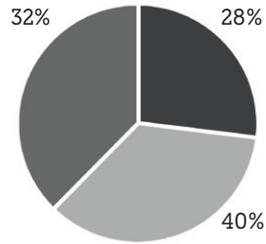
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



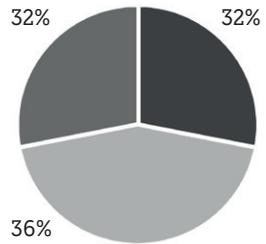
MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

MATERIAL - BANCO 03

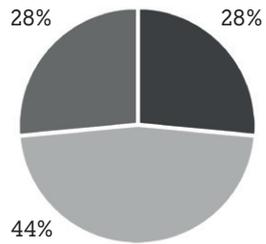
GERAL FEMININO



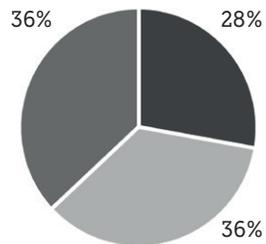
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



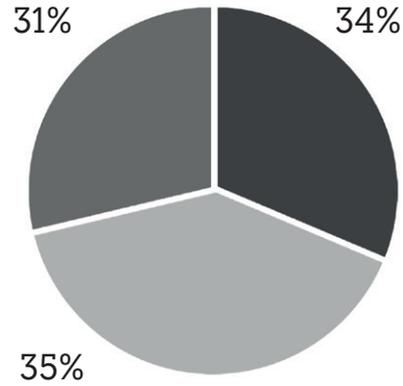
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



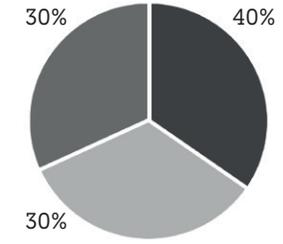
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



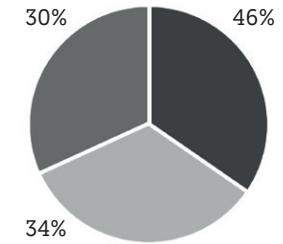
GERAL



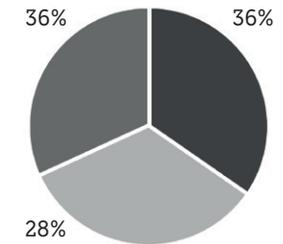
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



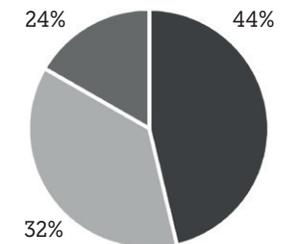
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS



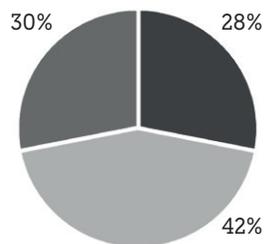
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



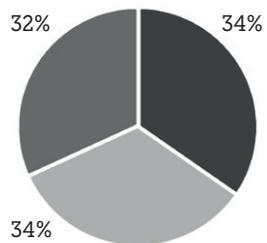
MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

MATERIAL - BANCO 04

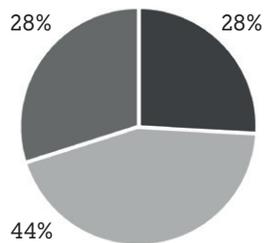
GERAL FEMININO



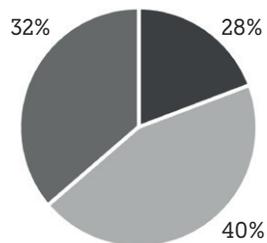
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



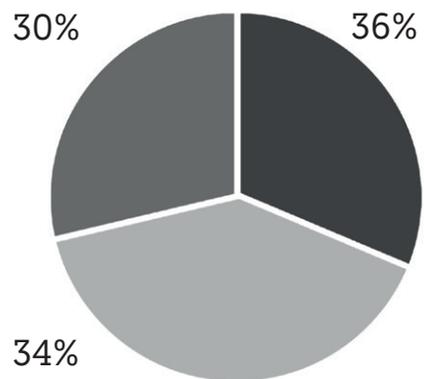
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



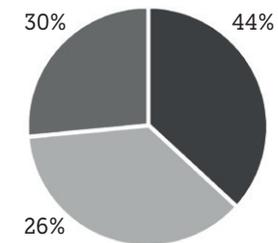
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



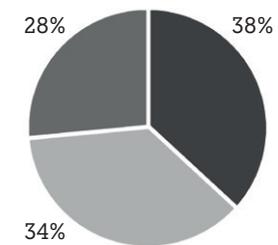
GERAL



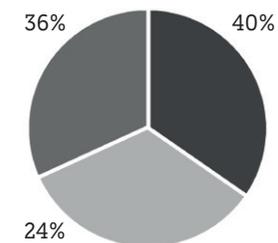
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



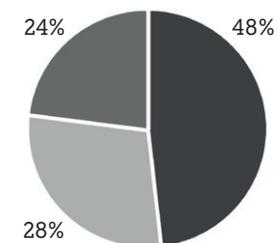
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS



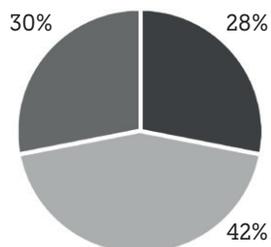
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



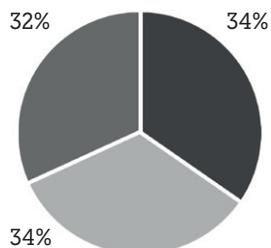
MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

MATERIAL - BANCO 05

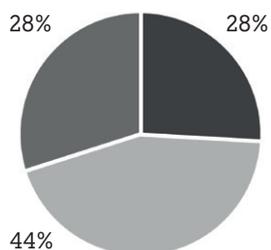
GERAL FEMININO



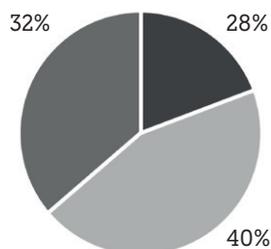
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



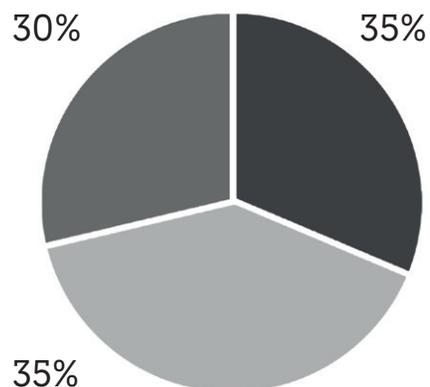
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

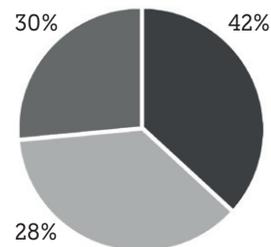


GERAL

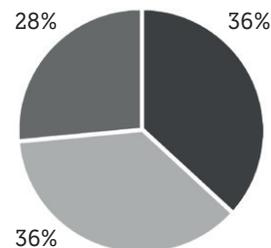


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

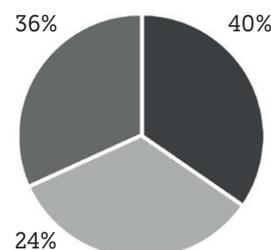
GERAL MASCULINO



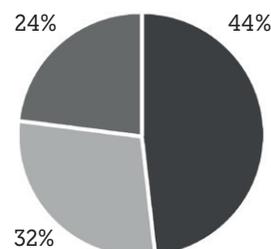
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

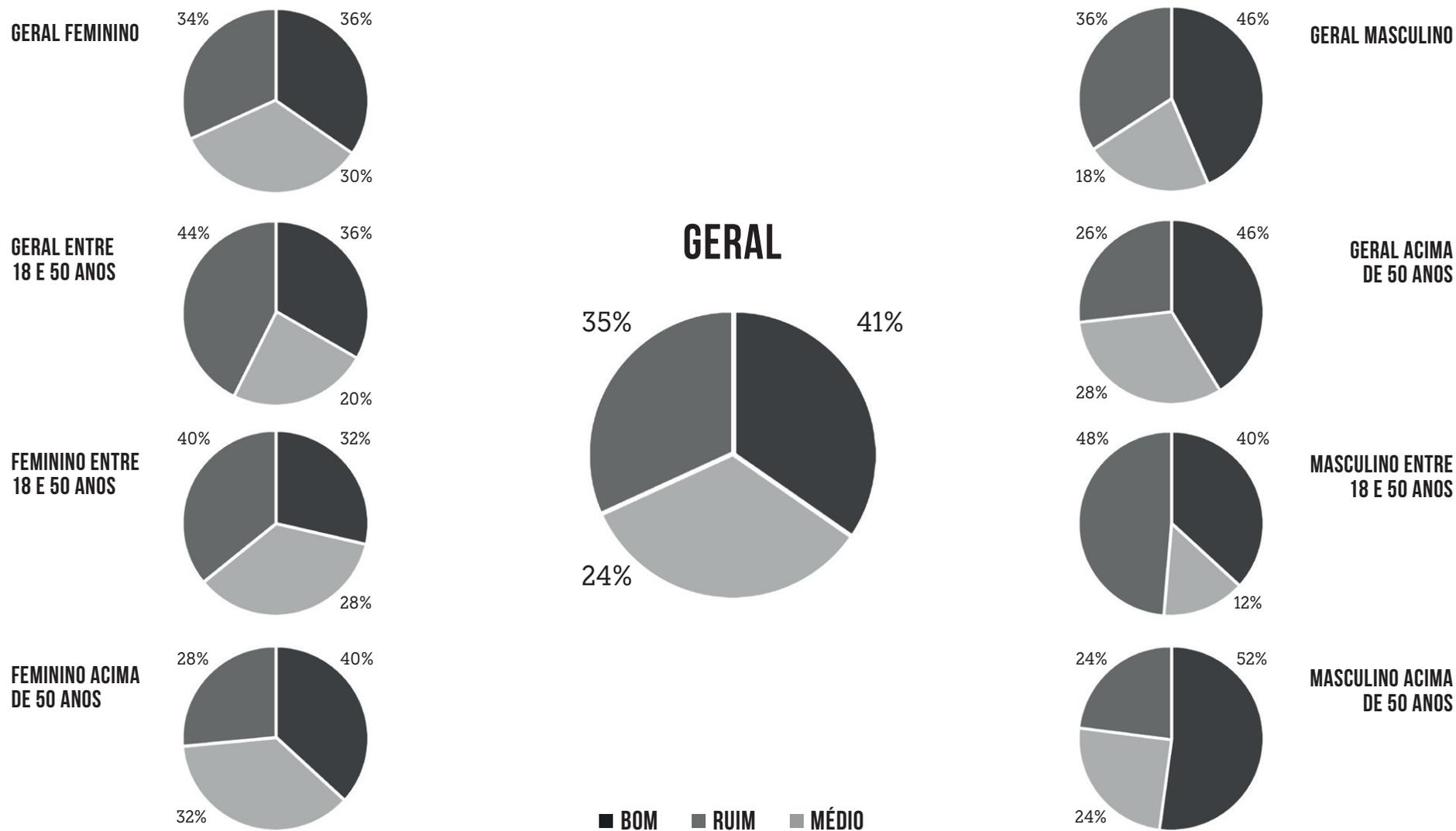


No que diz respeito ao material, novamente, o Banco 01 se destaca, e é bem avaliado pelos entrevistados de forma geral, enquanto os demais bancos tiveram uma avaliação geral mediana, e todos eles se mantiveram sem muita variação dentro respeito aos diferentes públicos. Mostrou-se fato de peso na avaliação do Banco 01, o fato deste ser em madeira e por conseguinte, material atérmico, não transmitindo calor em demasia, enquanto os outros, produzidos em concreto, material que conduz calor, mantém a superfície quente em dias de quentes. Ainda, no caso do concreto, o fato de se tratar de um material mais rústico e poroso, com tato áspero que incomoda os usuários, principalmente que usam roupas mais curtas, além de estragar e desfiar algumas roupas de quem se senta nesses bancos; razão da avaliação negativamente.

QUESTÃO 04 - ACABAMENTO:

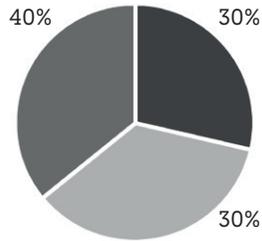
Questão: Você considera o banco bem acabado? (Não tem rebarbas, partes soltas, pintura resistente...)

ACABAMENTO - BANCO 01

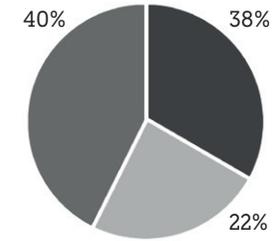


ACABAMENTO - BANCO 02

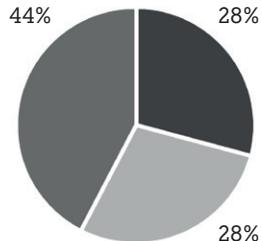
GERAL FEMININO



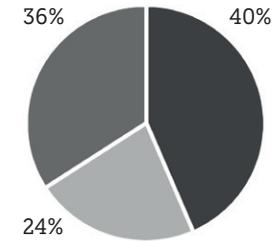
GERAL MASCULINO



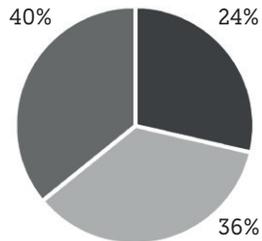
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



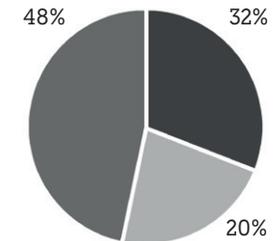
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



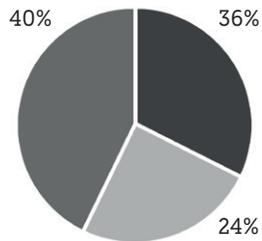
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



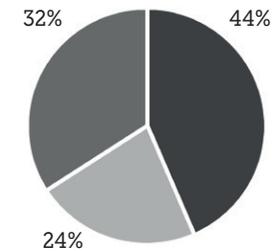
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



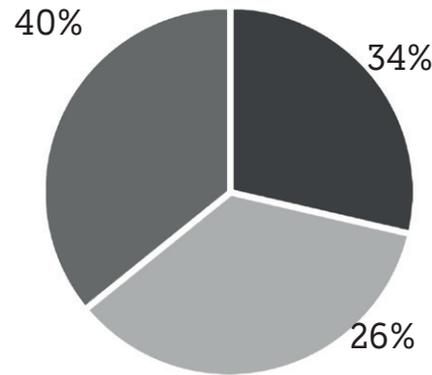
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



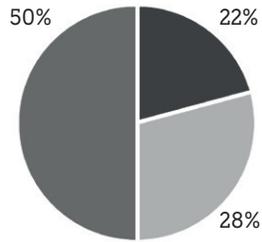
GERAL



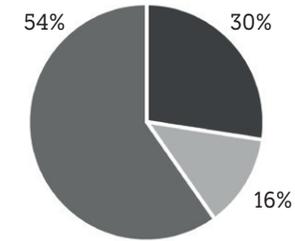
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

ACABAMENTO - BANCO 03

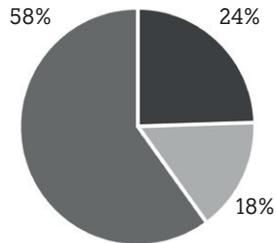
GERAL FEMININO



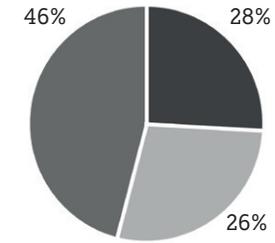
GERAL MASCULINO



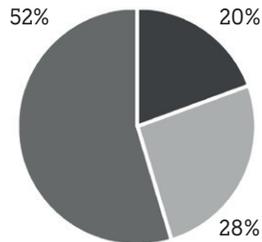
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



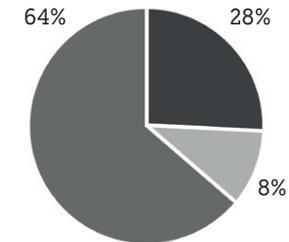
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



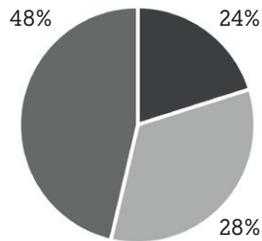
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



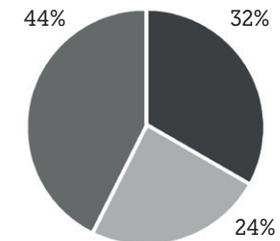
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



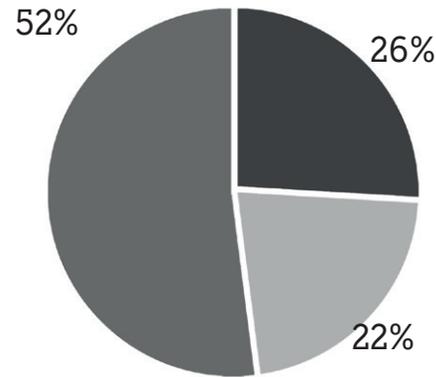
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



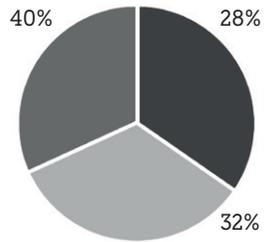
GERAL



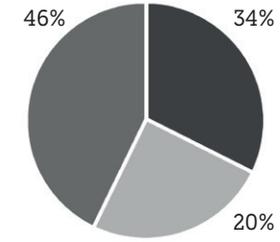
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

ACABAMENTO - BANCO 04

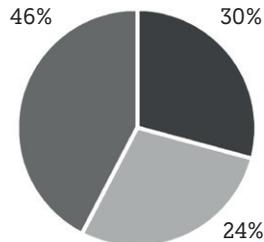
GERAL FEMININO



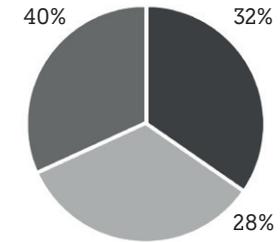
GERAL MASCULINO



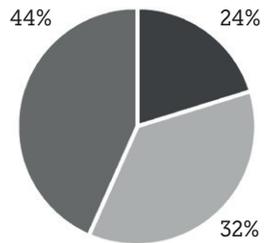
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



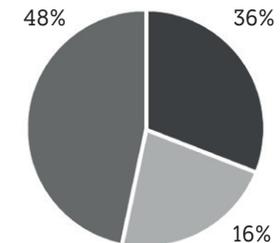
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



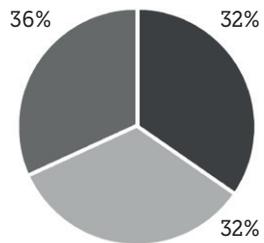
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



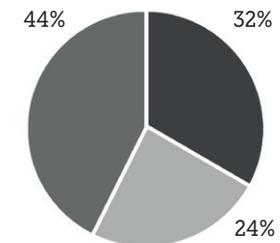
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



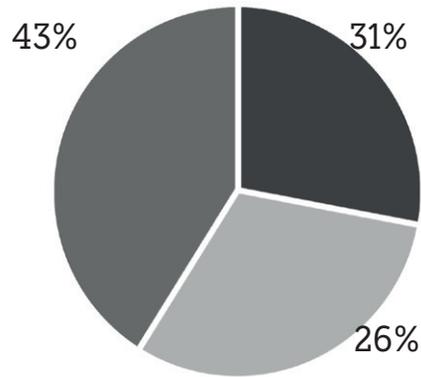
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



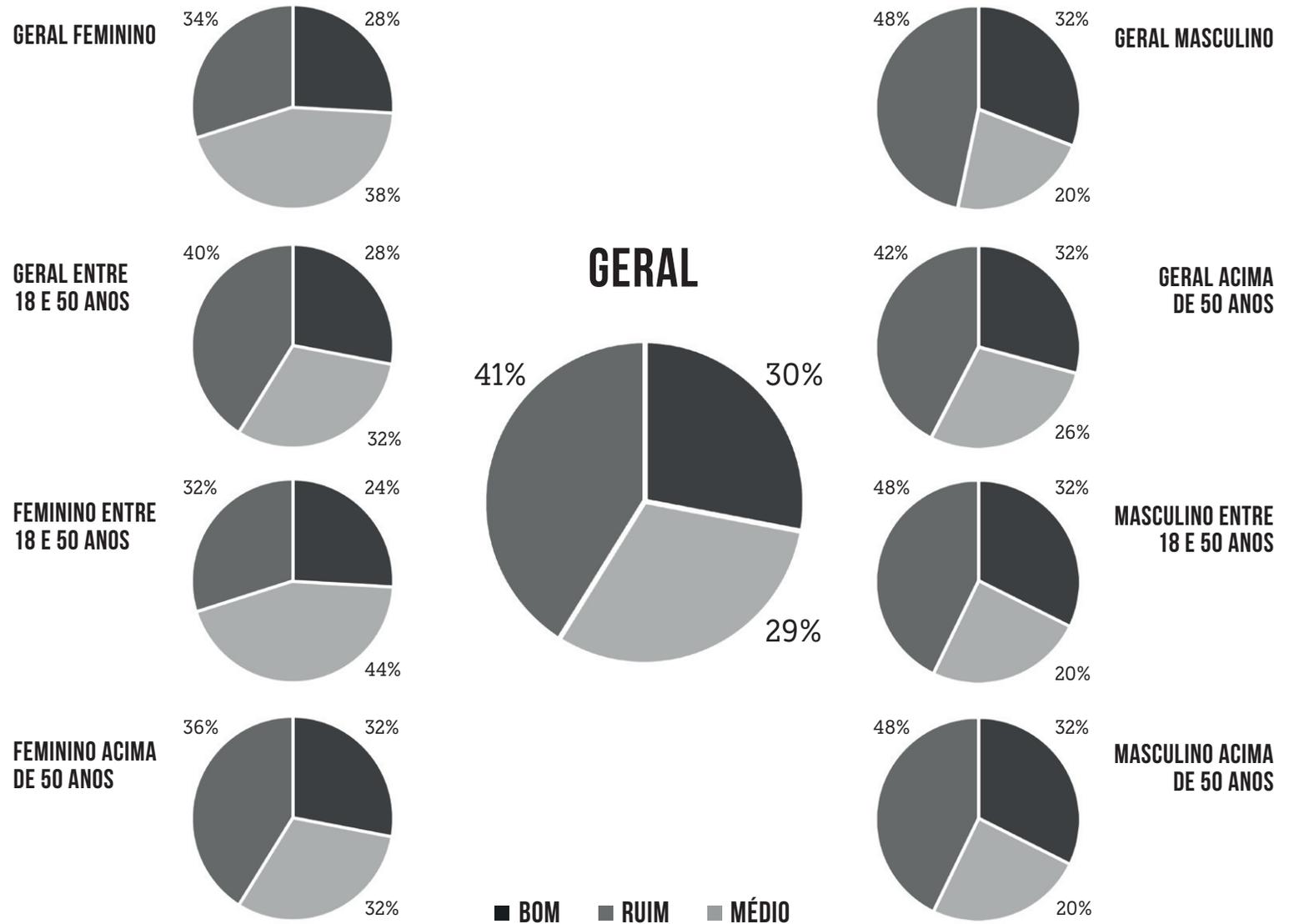
GERAL



■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

ACABAMENTO - BANCO 05

No que diz respeito aos acabamentos, de forma geral os Bancos 01, 02, 04 e 05 se mantiveram medianos, com pouca variação entre os públicos, sendo que o Banco 01 em alguns casos variou positivamente. Enquanto isso o Banco 03 teve uma avaliação negativa, especificamente pelo fato de ser ele o mais rústico e simples dentre todos. Em sua maioria, as reclamações quanto ao acabamento são para os bancos em concreto e os de madeira, nos quais os primeiros apresentam rebarbas e alguns lascados e os outros farpas e tinta gastas.

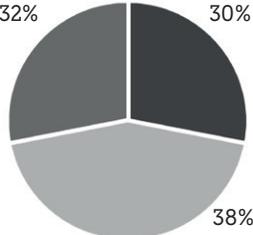


QUESTÃO 05 - DURABILIDADE:

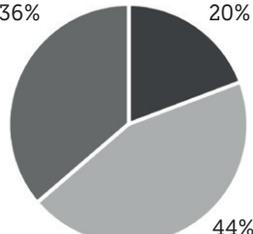
Questão: Você considera o banco durável? (Não estraga facilmente, não é vandalizado facilmente, material resistente...)

DURABILIDADE - BANCO 01

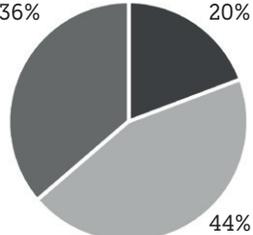
GERAL FEMININO



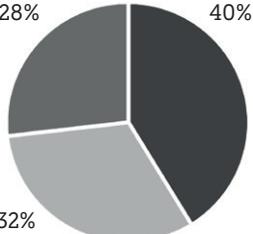
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



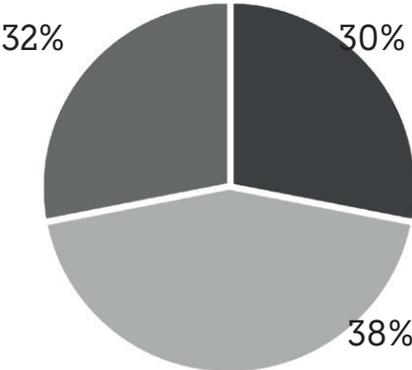
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

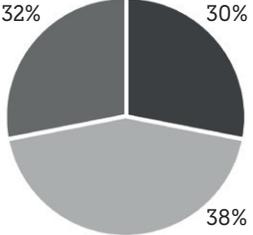


GERAL

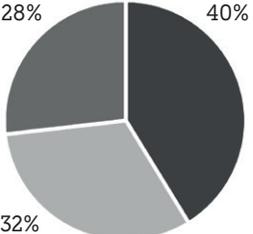


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

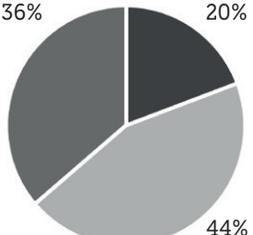
GERAL MASCULINO



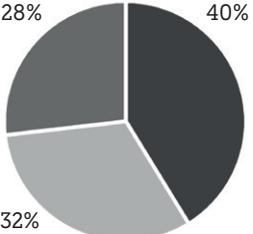
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



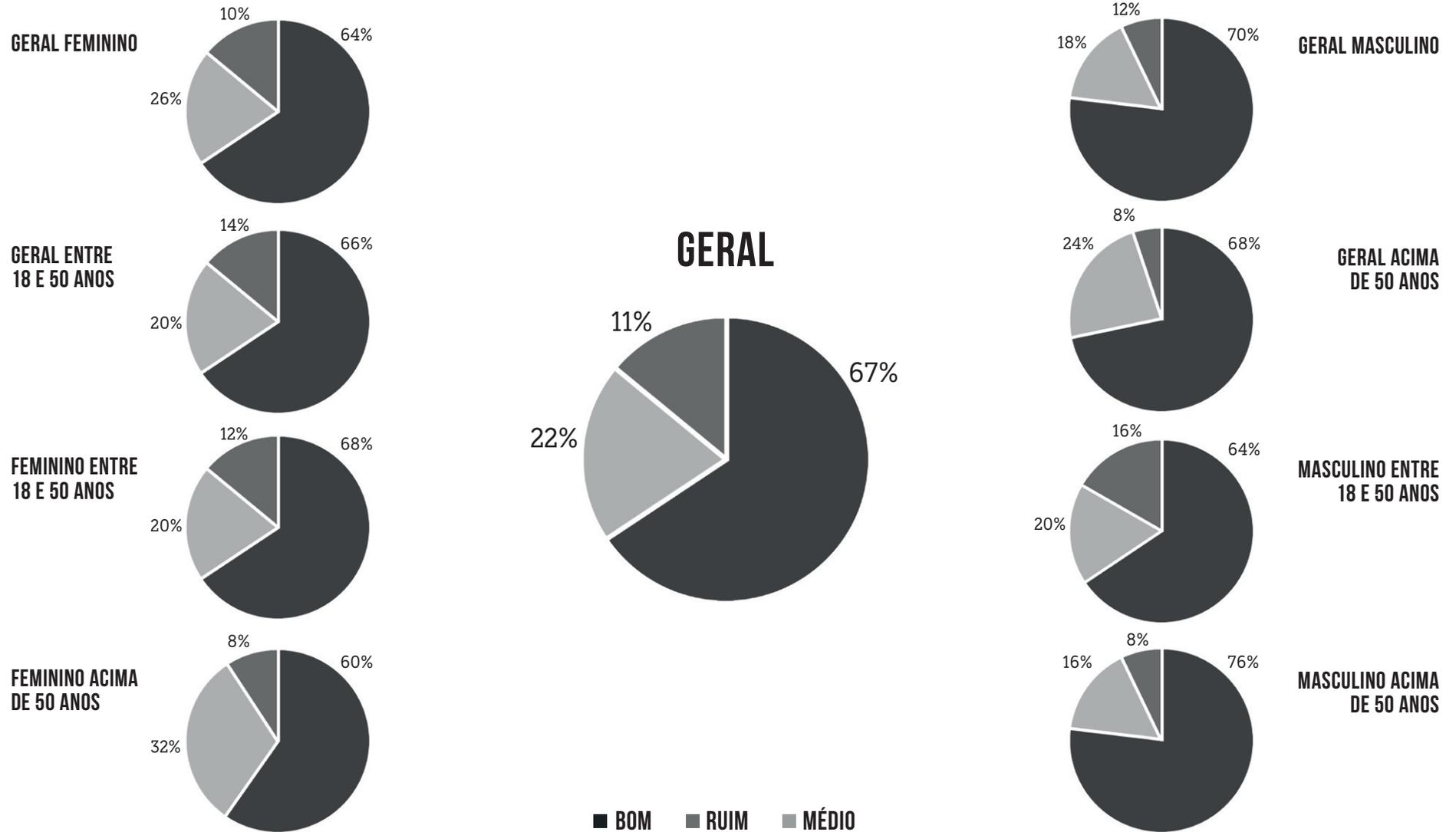
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



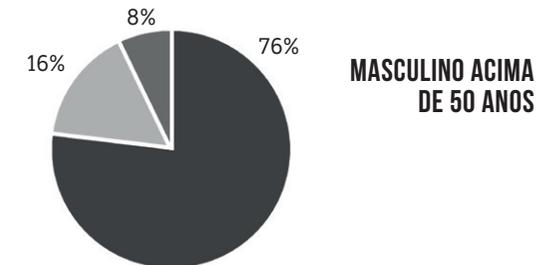
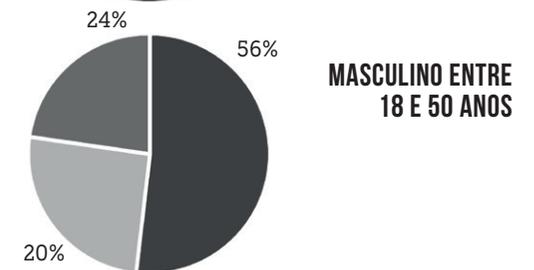
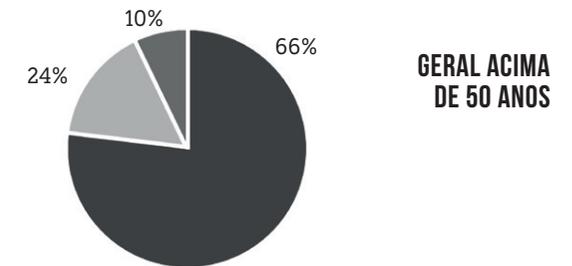
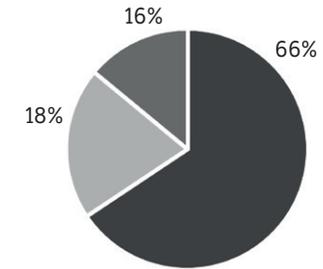
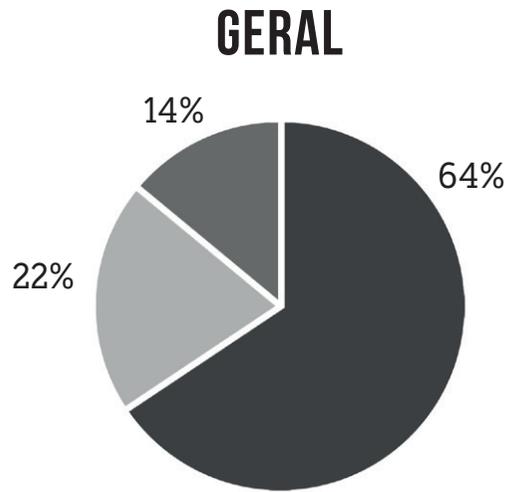
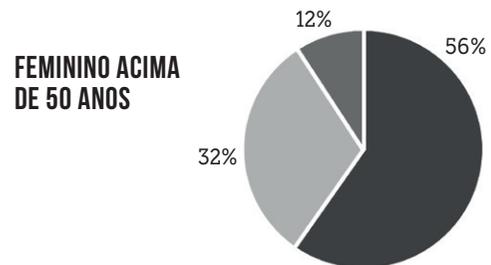
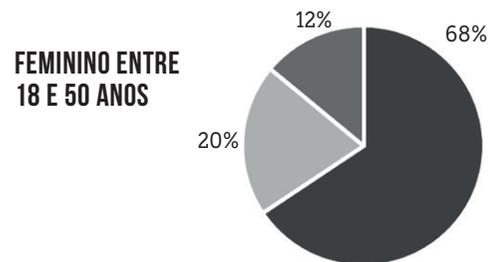
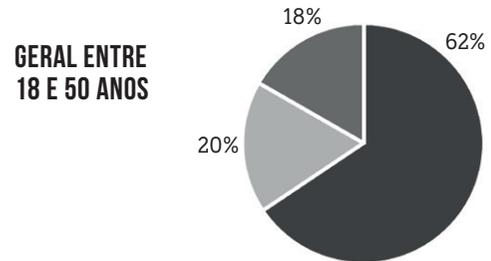
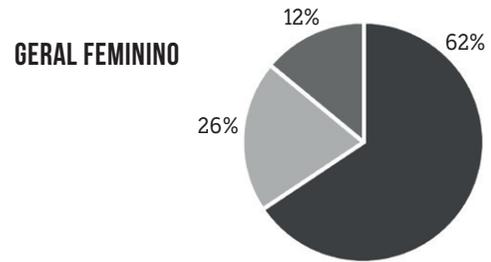
MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



DURABILIDADE - BANCO 02

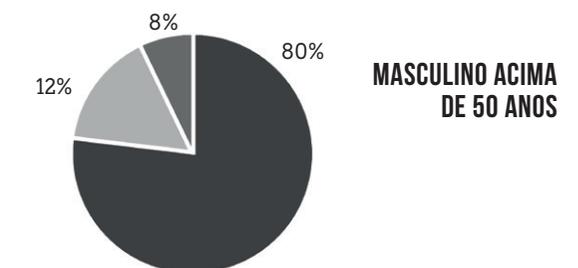
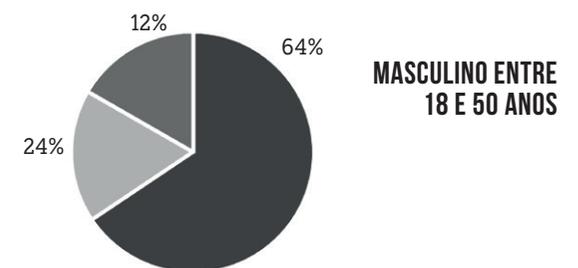
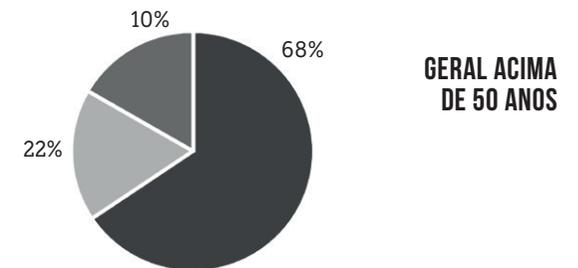
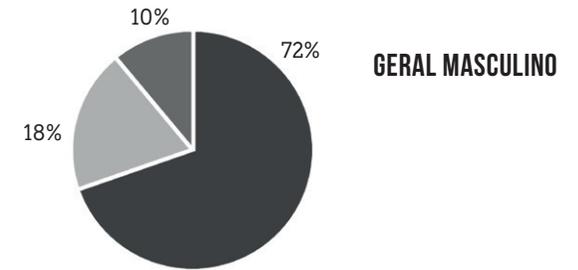
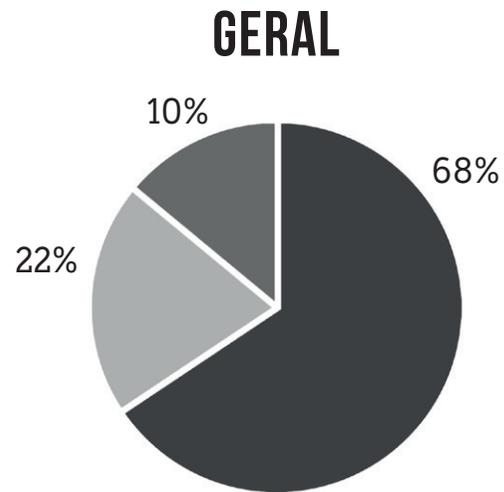
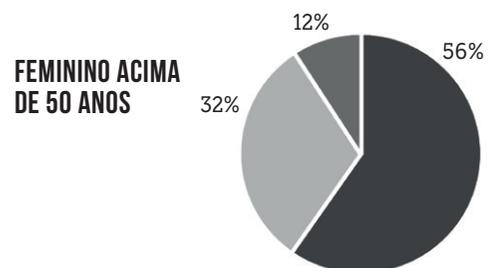
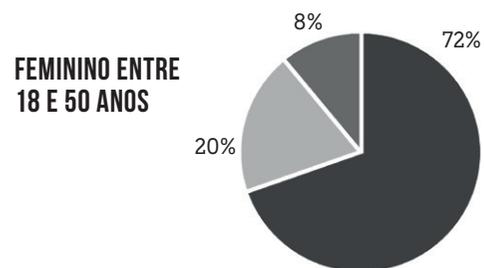
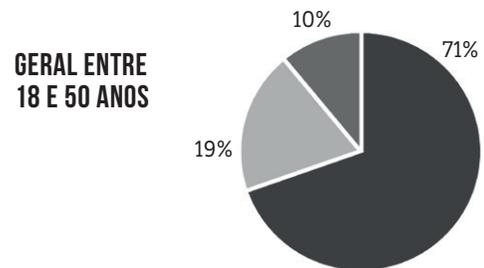
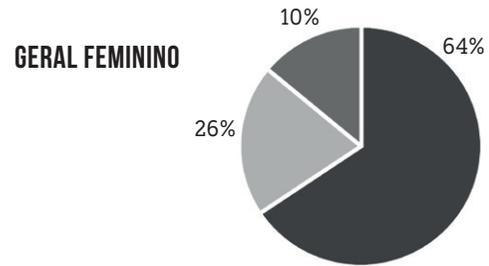


DURABILIDADE - BANCO 03



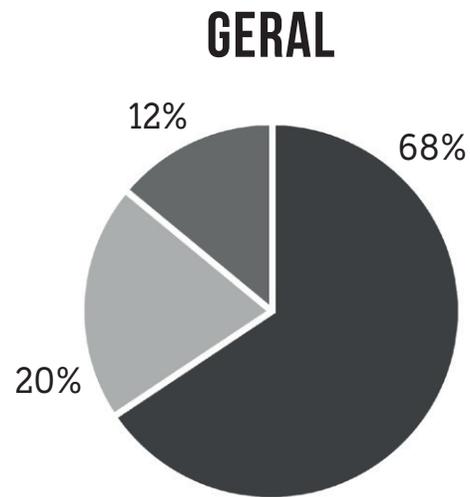
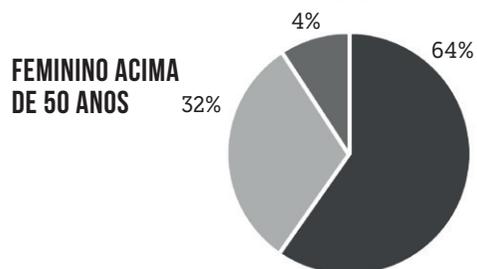
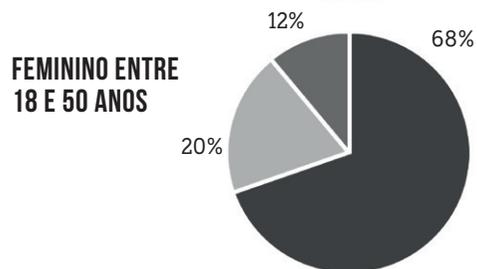
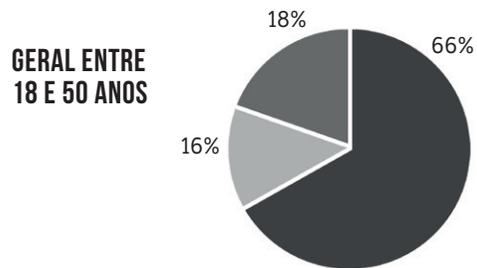
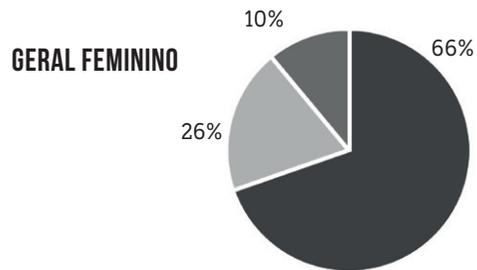
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

DURABILIDADE - BANCO 04

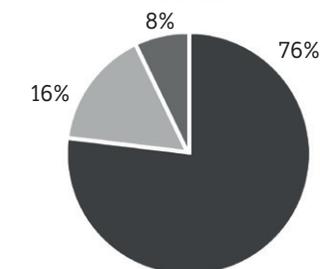
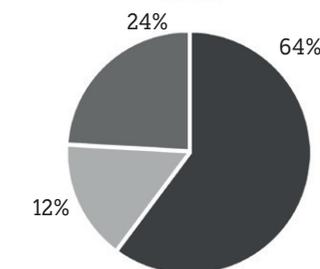
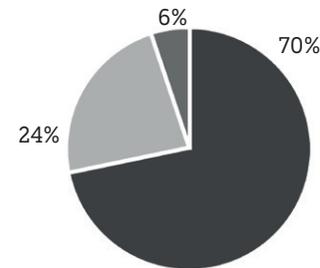
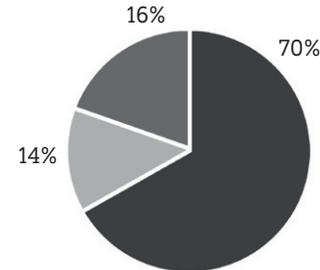


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

DURABILIDADE - BANCO 05



■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



GERAL MASCULINO

GERAL ACIMA DE 50 ANOS

MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS

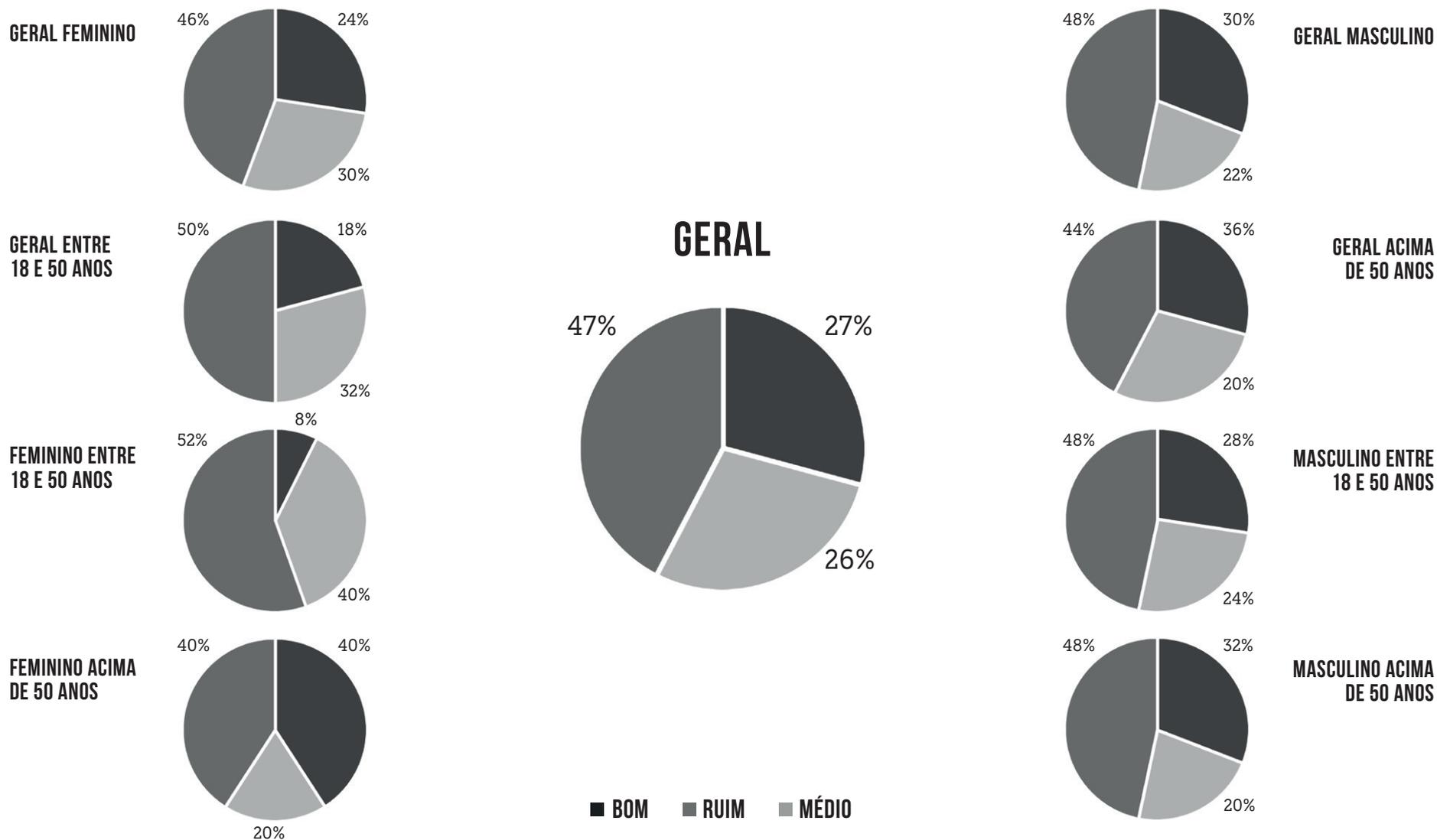
MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

Em relação a durabilidade, os entrevistados avaliaram os bancos em concreto de maneira positiva, visto que se trata de um material resistente tanto em ambientes fechados quanto ao ar livre. Por sua vez, o Banco 01, por ser em ferro e madeira, teve uma avaliação mediana, dado ao fato que sua durabilidade depende de forma direta da manutenção, no sentido em que, a madeira bem mantida pode dura por vários anos, enquanto ela sem a manutenção adequada pode apodrecer e estragar rapidamente.

QUESTÃO 06 - MANUTENÇÃO:

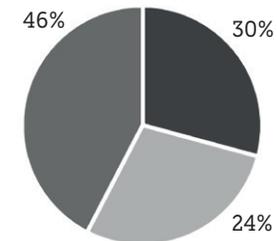
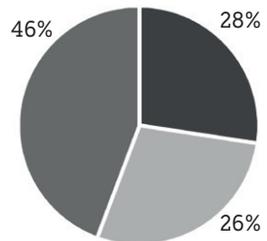
Questão: Você considera o banco bem mantido? (Limpo, é reparado quando danificado...)

MANUTENÇÃO - BANCO 01



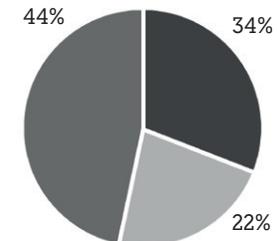
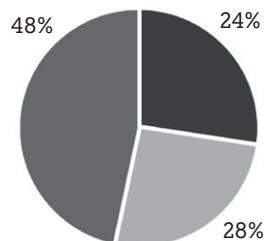
MANUTENÇÃO - BANCO 02

GERAL FEMININO



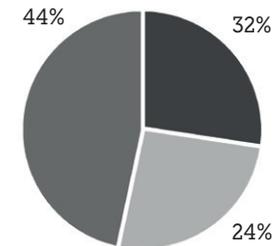
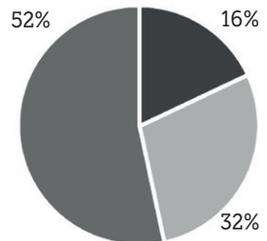
GERAL MASCULINO

GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



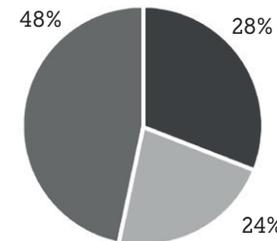
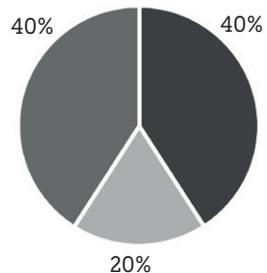
GERAL ACIMA DE 50 ANOS

FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



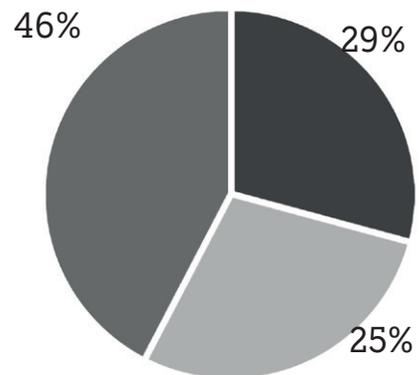
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS

FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

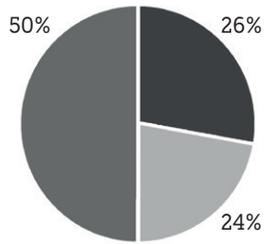
GERAL



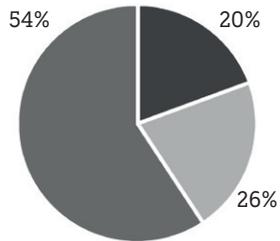
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

MANUTENÇÃO - BANCO 03

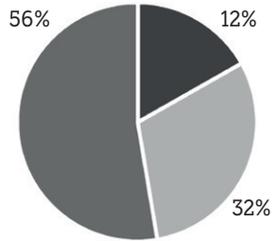
GERAL FEMININO



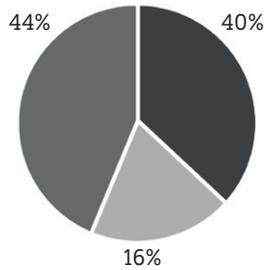
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



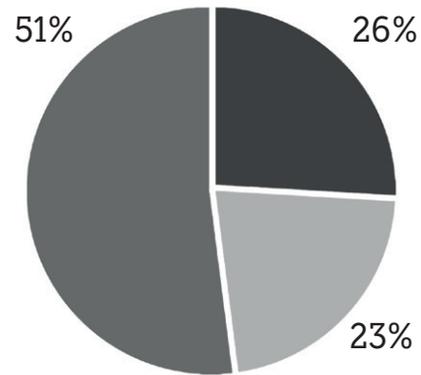
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



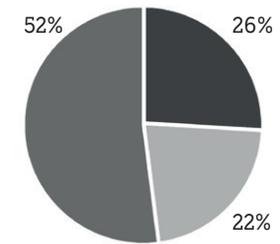
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



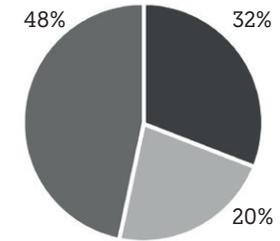
GERAL



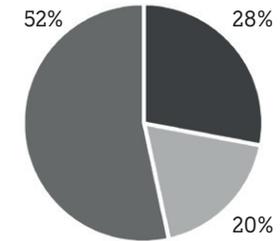
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



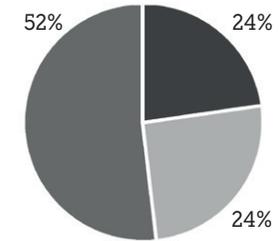
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS



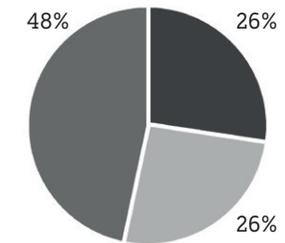
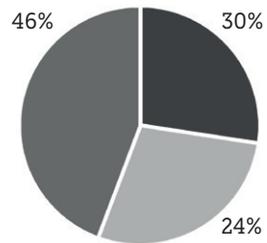
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

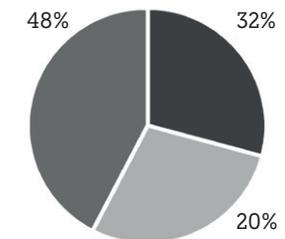
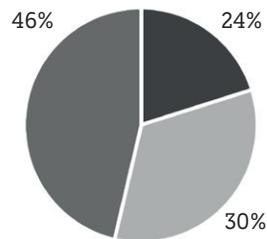
MANUTENÇÃO - BANCO 04

GERAL FEMININO



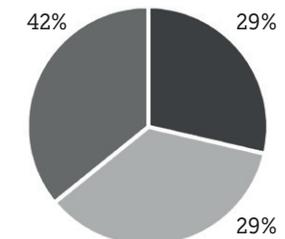
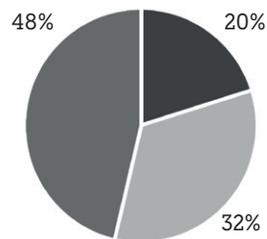
GERAL MASCULINO

GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



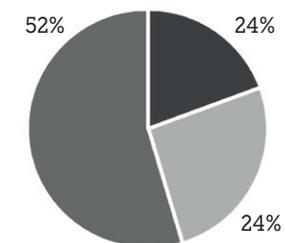
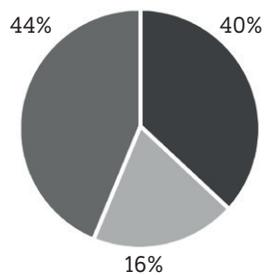
GERAL ACIMA DE 50 ANOS

FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



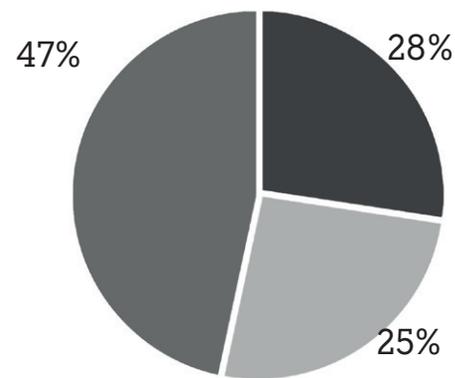
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS

FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

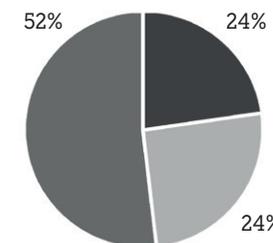
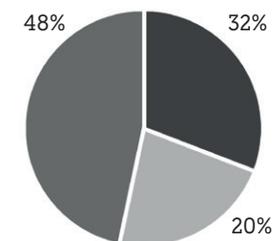
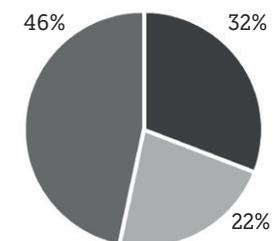
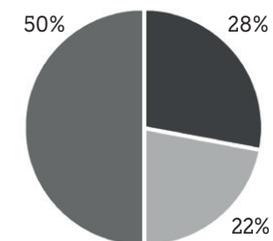
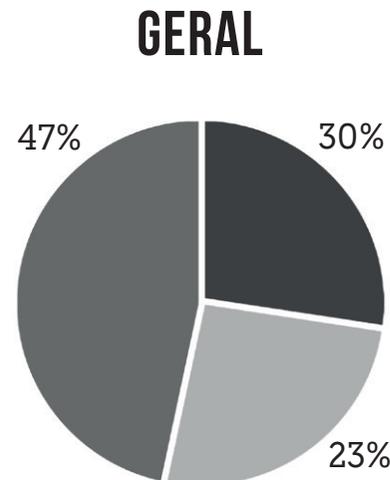
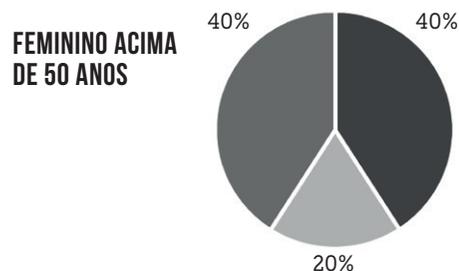
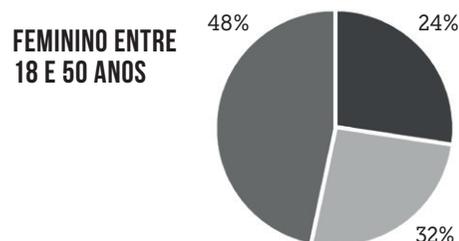
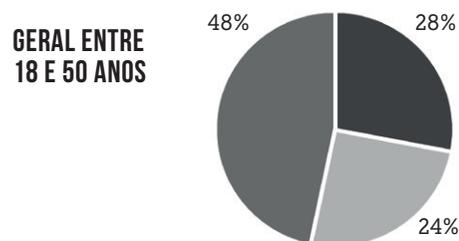
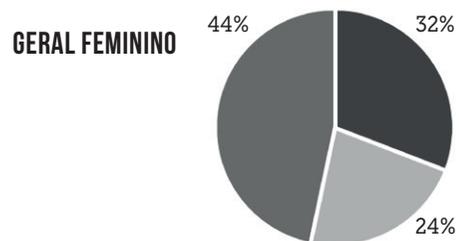
GERAL



■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

MANUTENÇÃO - BANCO 05

No que se refere manutenção dos bancos, os entrevistados em sua generalidade, avaliaram de forma negativa. Quanto as variações, são elas entre as mulheres entre 18 e 50 anos e mulheres acima de 50 anos com resultado negativo e positivo respectivamente, enquanto o restante do público as avaliações se mantiveram em igualdade, tendendo para ruim. Isso se deu pelo fato de os entrevistados acreditarem que os equipamentos carecem de melhor manutenção, visto que, conforme relatado, é mais comum encontrar os Bancos 01 com ripas faltando ou quebradas e os demais bancos em concreto com pintura desgastada, lodo, cantos quebrados e alguns até faltando o encosto e até mesmo assentos.



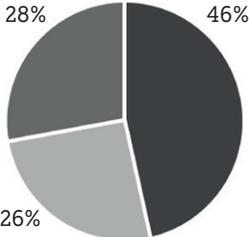
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

QUESTÃO 07 - ESTÉTICA:

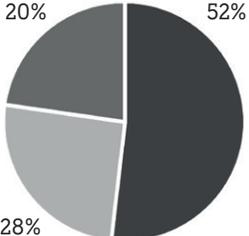
Questão: Você considera o banco bonito? (Proporções adequadas, cores harmoniosas...)

ESTÉTICA - BANCO 01

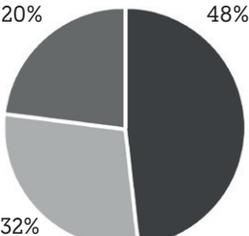
GERAL FEMININO



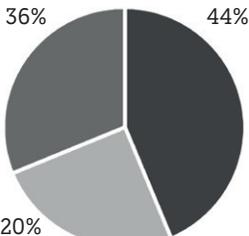
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



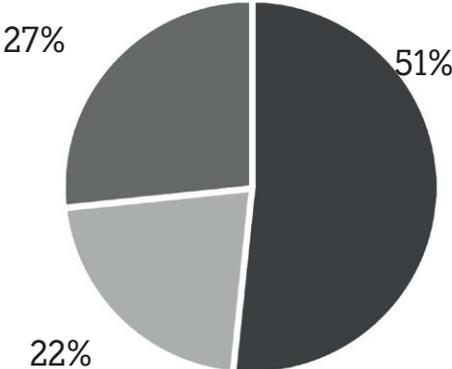
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

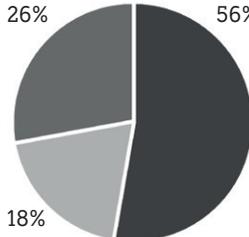


GERAL

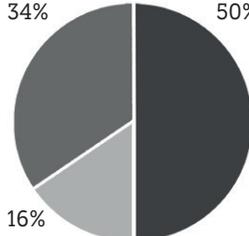


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

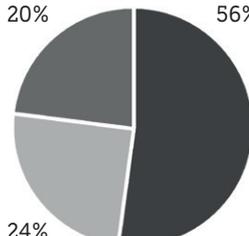
GERAL MASCULINO



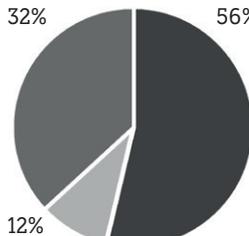
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS

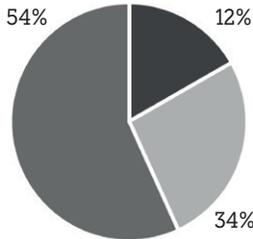


MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

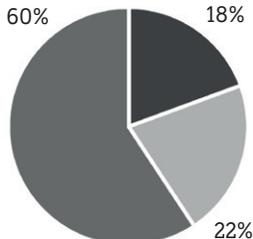


ESTÉTICA - BANCO 02

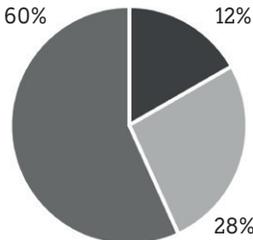
GERAL FEMININO



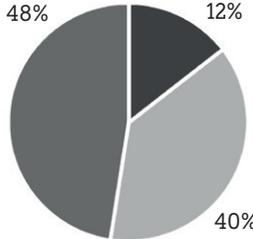
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



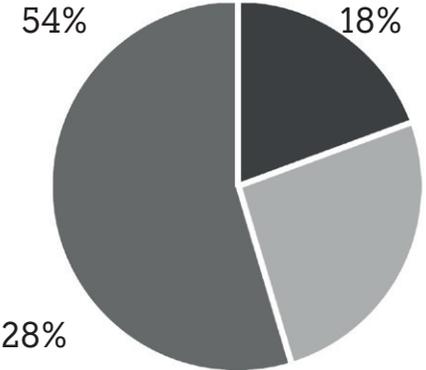
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

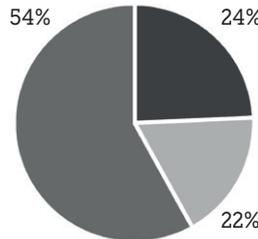


GERAL

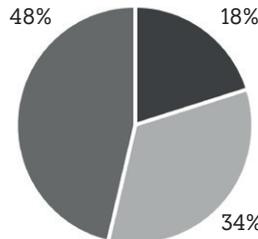


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

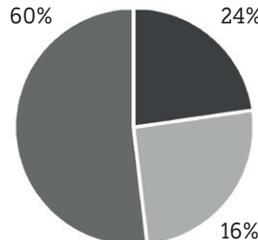
GERAL MASCULINO



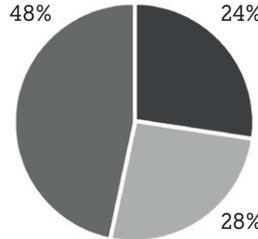
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS

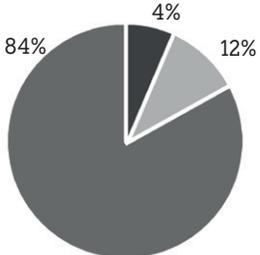


MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

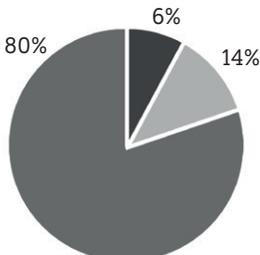


ESTÉTICA - BANCO 03

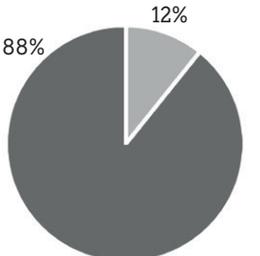
GERAL FEMININO



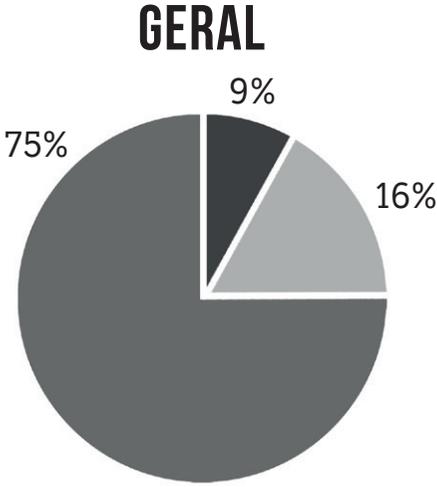
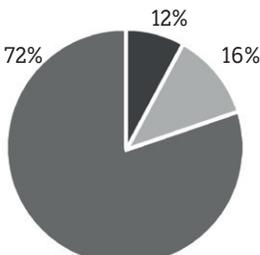
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



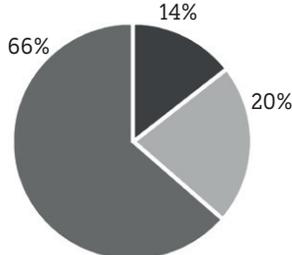
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



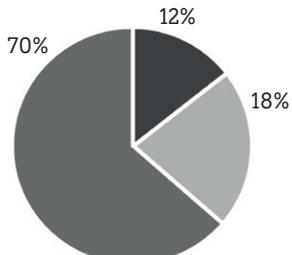
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



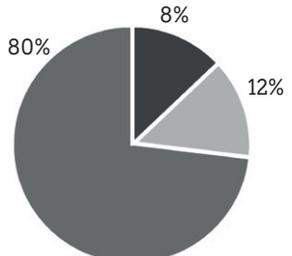
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



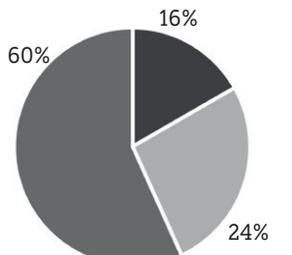
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS

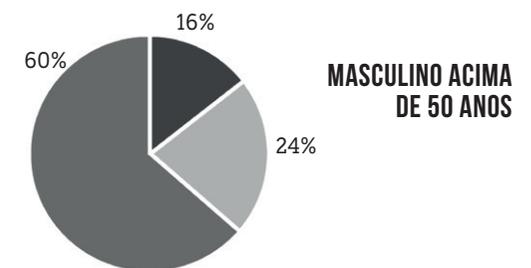
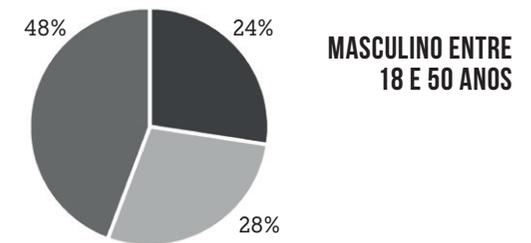
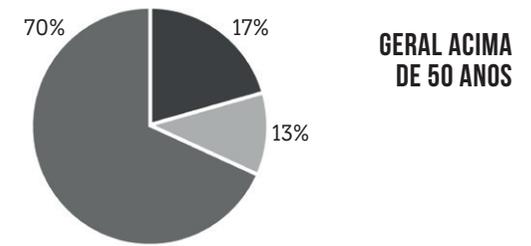
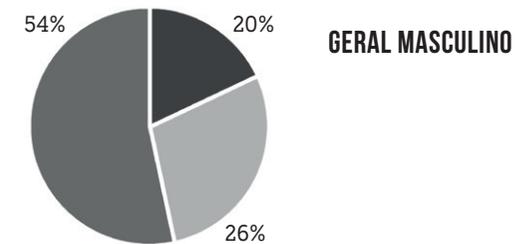
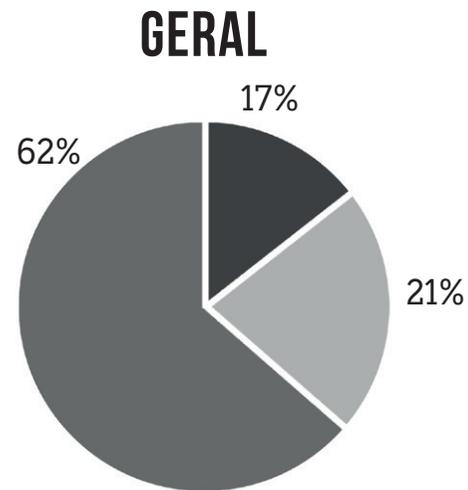
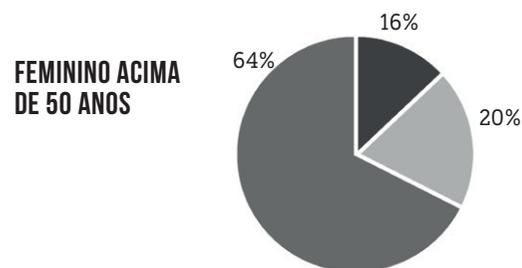
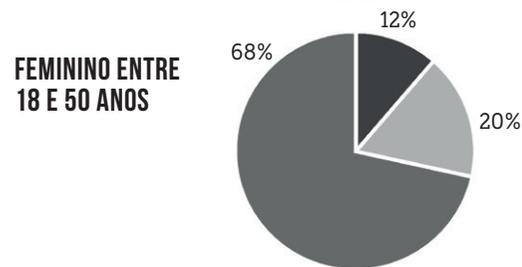
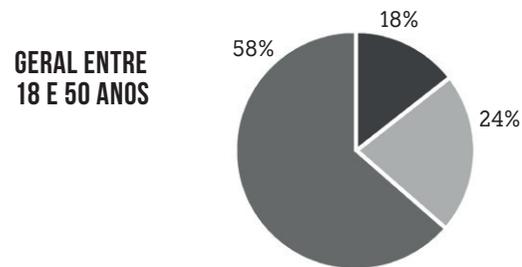
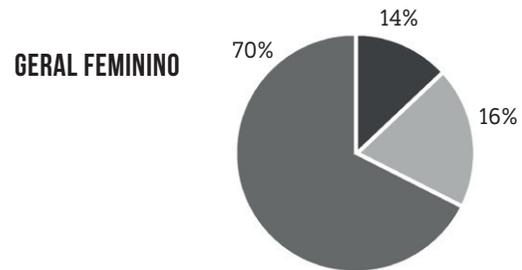


MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



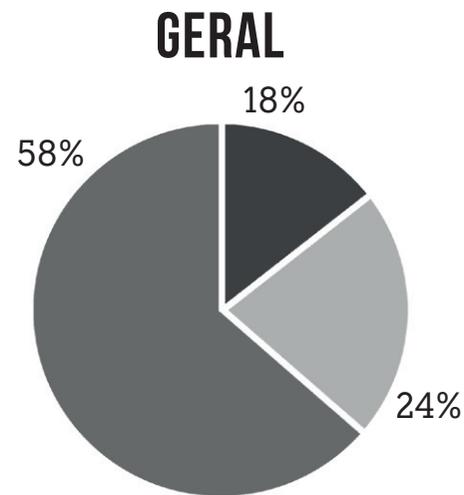
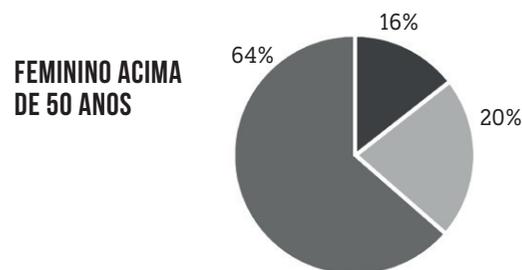
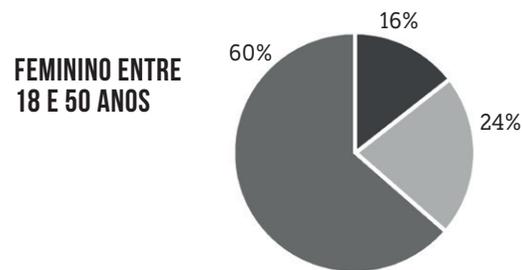
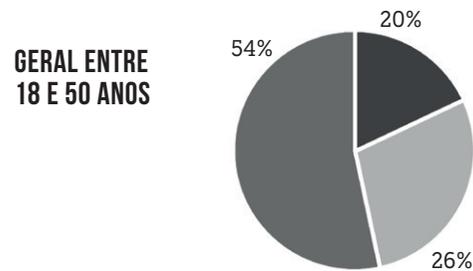
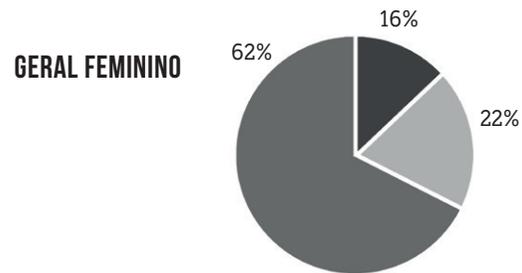
MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

ESTÉTICA - BANCO 04

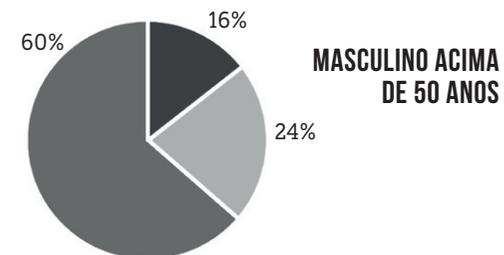
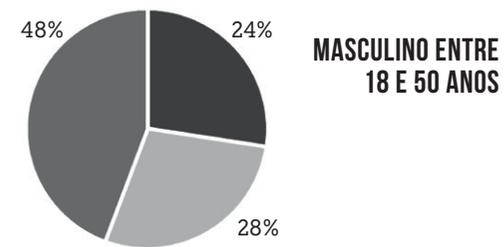
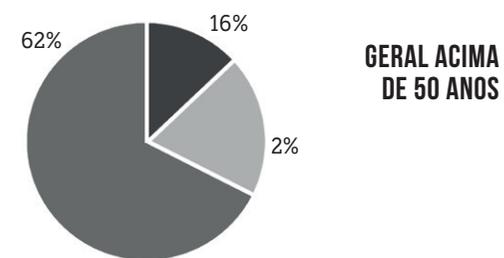
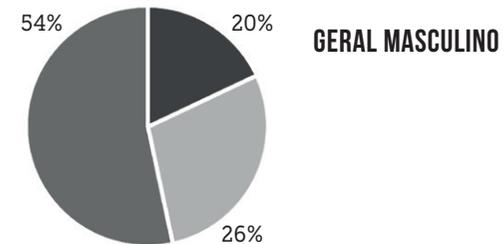


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

ESTÉTICA - BANCO 05



■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

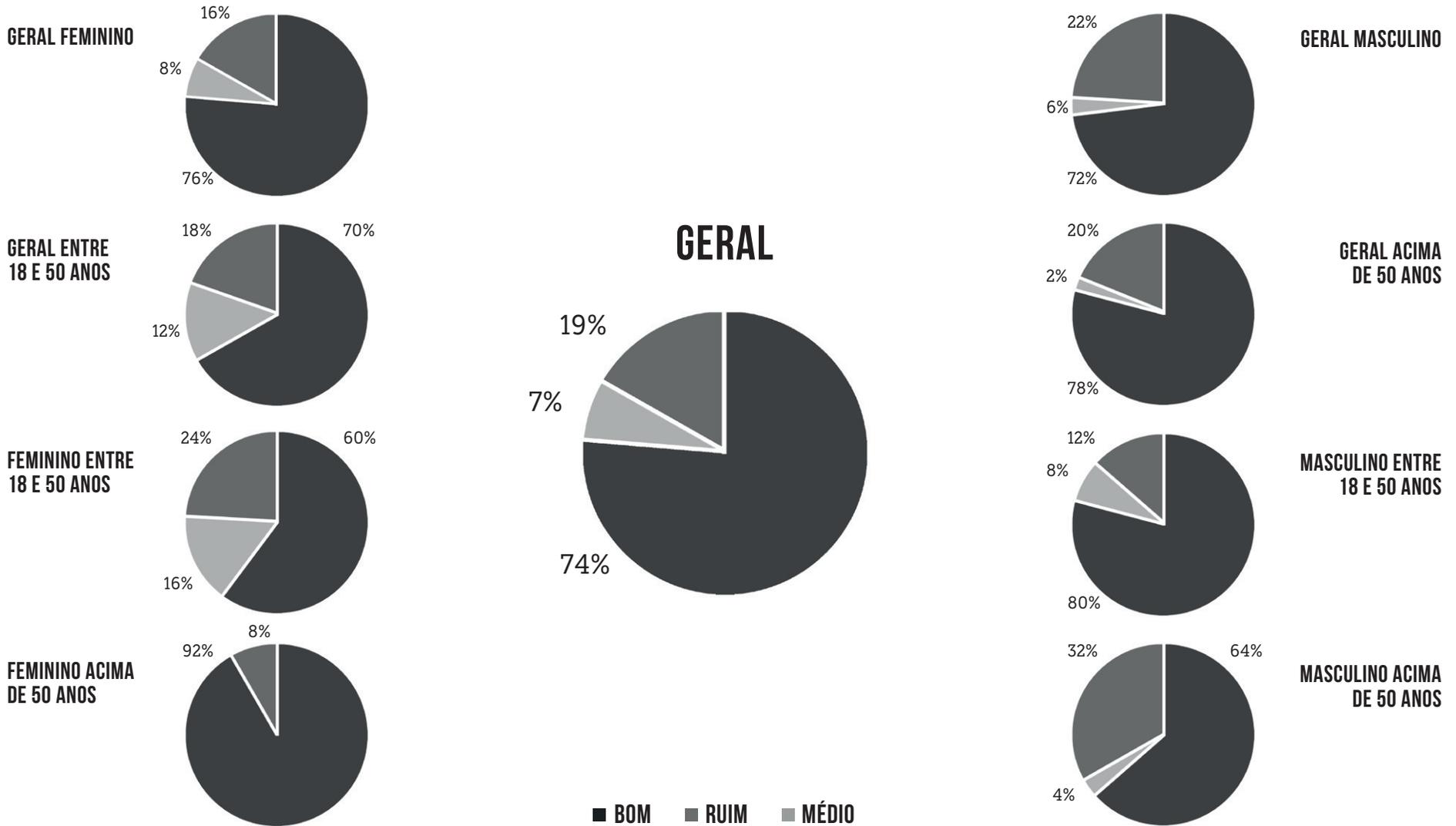


Novamente avaliando a estética, porém agora, no que tange aos bancos, tem-se que o Banco 01, no que lhe concerne, foi avaliado positivamente enquanto os demais foram avaliados negativamente. Os Bancos 02, 03, 04 e 05 variaram de forma negativa na avaliação de alguns grupos, pontualmente o feminino. O Banco 01, pode ter justificativa para a melhor avaliação estética por ser um banco clássico e com o seu desenho mais elaborado que os demais, com formas mais curvas, ornamentos na base e com um significado histórico e simbólico para a praça a qual ele está implantado. Neste sentido, os demais, por terem um desenho mais purista e funcional, com linhas retas e sólidas, sem nenhum tipo de ornamento, podem passar uma imagem de pouca elaboração formal.

QUESTÃO 08 - VALOR SOCIAL:

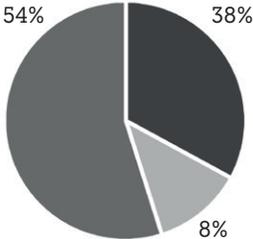
Questão: Você acha que o banco tem algum valor simbólico para a população? (É um ícone da cidade, as pessoas se lembram dele...)

VALOR SOCIAL - BANCO 01

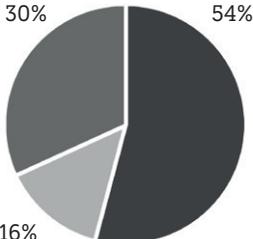


VALOR SOCIAL - BANCO 02

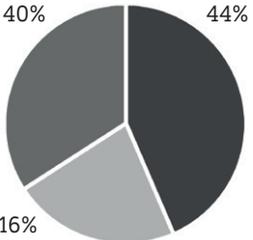
GERAL FEMININO



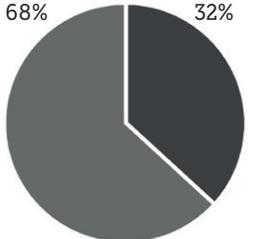
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



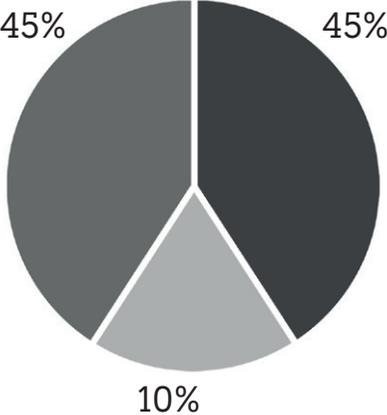
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

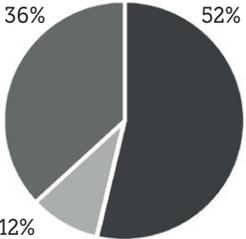


GERAL

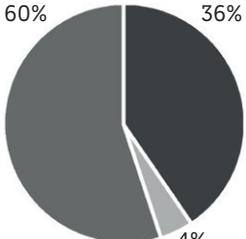


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

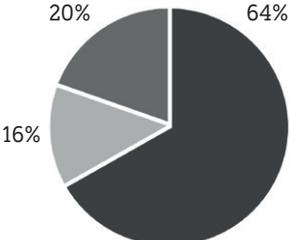
GERAL MASCULINO



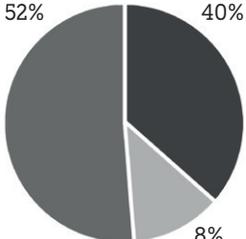
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS

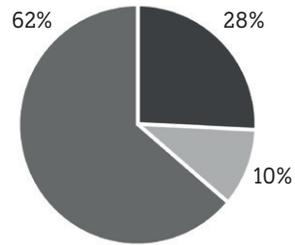


MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

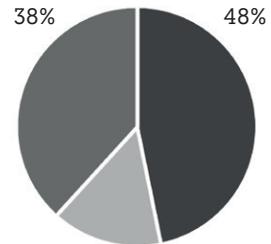


VALOR SOCIAL - BANCO 03

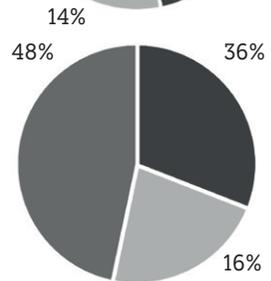
GERAL FEMININO



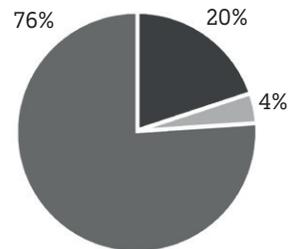
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



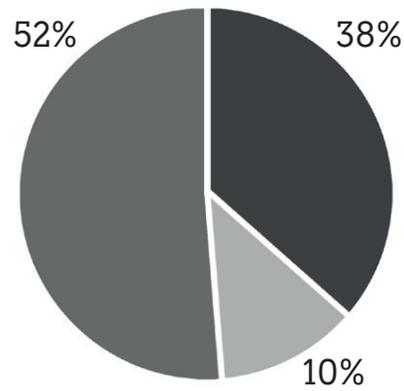
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



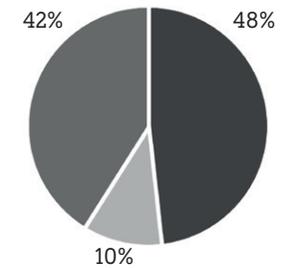
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



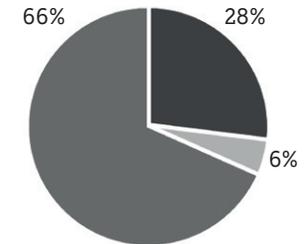
GERAL



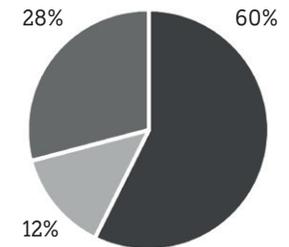
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



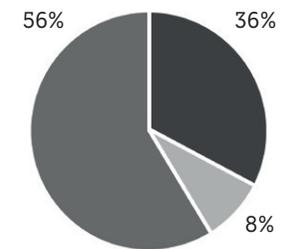
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS



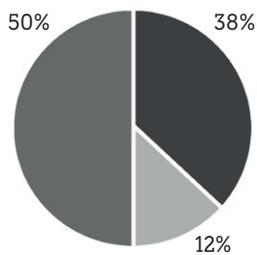
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



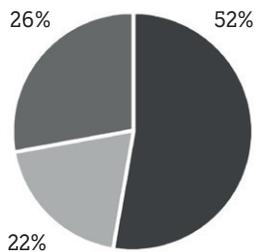
MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

VALOR SOCIAL - BANCO 04

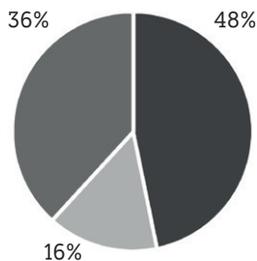
GERAL FEMININO



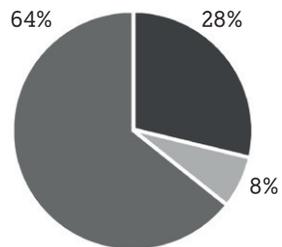
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



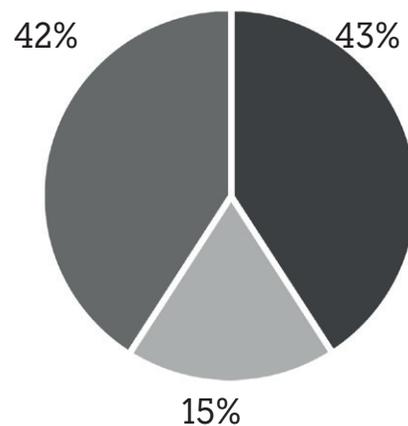
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



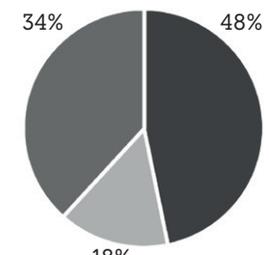
FEMININO ACIMA DE 50 ANOS



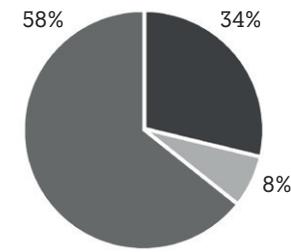
GERAL



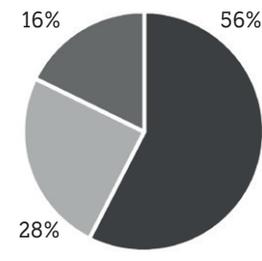
■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO



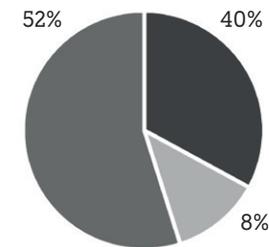
GERAL MASCULINO



GERAL ACIMA DE 50 ANOS



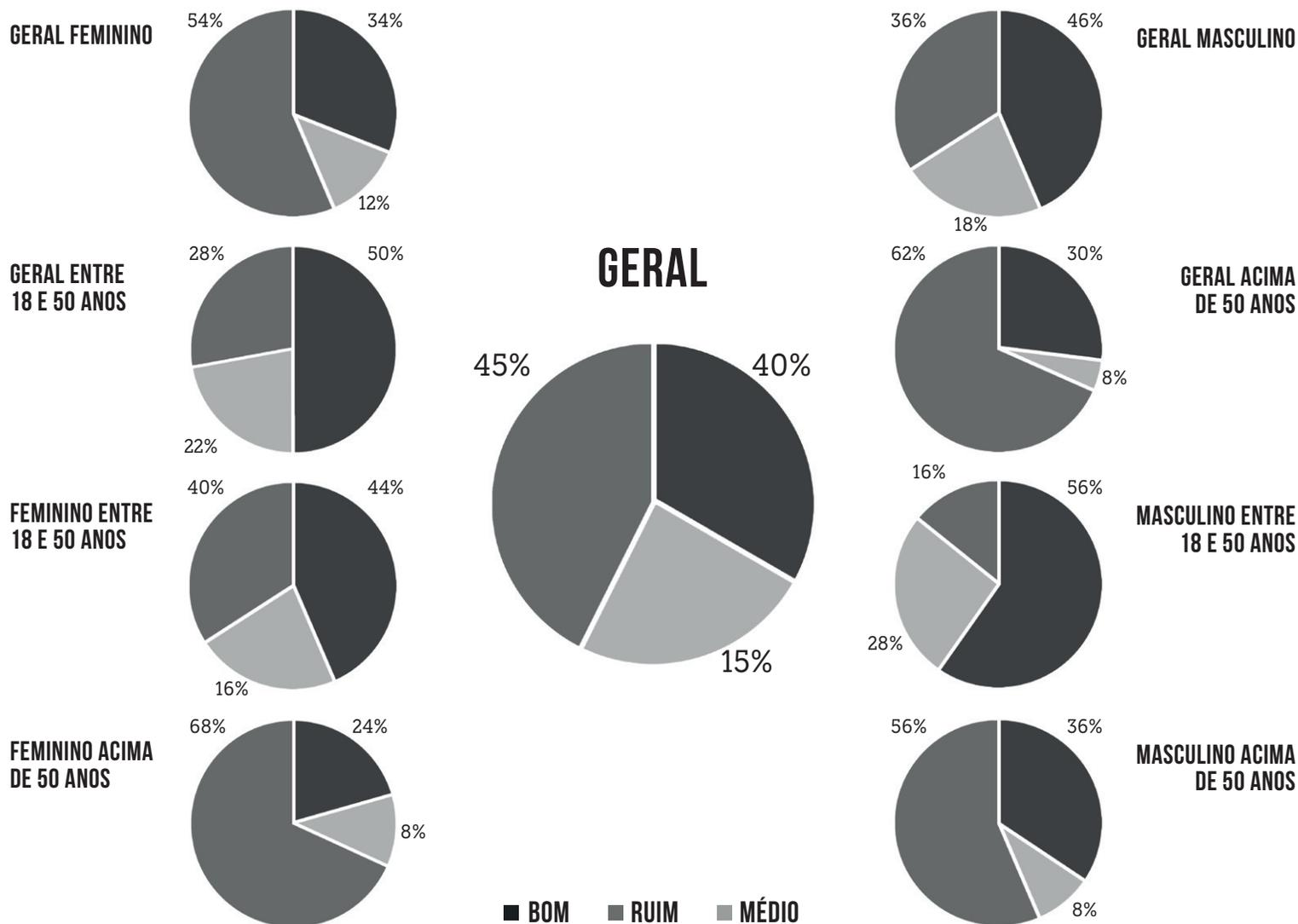
MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS

No que toca ao valor social e o simbolismo trazido pelos objetos, pode-se observar com base nos gráficos que, os Bancos 02, 03, 04 e 05 se mantiveram com uma avaliação aquém do esperado, variando bastante de acordo de grupo para grupo, variando negativa e positivamente entre os públicos feminino e masculino, respectivamente. Quanto ao público entre 18 e 50 anos e o público acima de 50 anos, a variação se inverte, em que aqueles variaram positivamente e estes negativamente, respectivamente. Continuando em destaque, o Banco 01, como dito anteriormente, carrega um forte valor simbólico por fazer parte do conjunto histórico da Praça Clarimundo Carneiro, tombado pela Prefeitura Municipal de Uberlândia, além de apresentar um desenho clássico e inserido há muito no imaginário das pessoas, que em sua maioria, possui este estereótipo de banco de praça.

VALOR SOCIAL - BANCO 05



ESSENCIALIDADE:

Perguntados a respeito do que seria essencial aos bancos de praças, os entrevistados pontuaram diversos elementos que poderiam ser adicionados a estes equipamentos, dentre eles, o mais mencionado foi o encosto. Para muitos, o encosto é essencial para o conforto de um banco de praça, porém algo que deve ser ponderado é o fato de que em determinadas situações o encosto pode ser dispensado. Por exemplo: um banco de praça entre dois equipamentos pode perfeitamente dispensar o encosto com objetivando que as pessoas possam se sentar em direções opostas. Ainda em se tratando de conforto, vários entrevistados indicaram que as alturas dos bancos devem ser melhor ajustadas, pois alguns são muito baixos dificultando para idosos e pessoas com mobilidade reduzidas, enquanto outros são bem altos dificultando pessoas de menor estatura e inclusive crianças de se sentarem. Outro ponto levantado, foi a ergonomia, bem como as almofadas com o propósito de deixar assento mais macio; acessório que talvez não seja viável podendo ser contornado pela melhor inclinação dos encostos, desenhos mais anatômicos, menos retos e duros, que comporte melhor o corpo humano com maior conforto. Compondo o mesmo tema, os materiais, também foi destacado, ao passo que os usuários sugeriram material que não aqueça em demasia ou esfriam facilmente, que sequem de forma mais eficiente em dias de chuva, que tenham um bom tato e que não estraguem as roupas dos usuários. Outra questão suscitada pelos entrevistados foi existência apoios de braço e barras de acessibilidade para

portadores de deficiência e idosos, bem como a cobertura, dado ao fato de que boa parte dos bancos são implantados em áreas não sombreadas, não as tornando atrativas e usuais ao público. O mesmo se dá pelo fato da não existência de tomadas para carregar gadgets enquanto se sentam nos bancos.

Quanto a segurança e higiene as lixeiras, foi item corriqueiro dos questionários, na medida em que estes reivindicaram a existência destas por perto dos bancos a fim de manter o espaço sempre limpo. Além da presença, a manutenção constante, no sentido de reparar e manter a peça nova e limpa, foi pontuada. Outro fator de incomodo apontado nas entrevistas deu-se a respeito das quinas vivas que deveriam ser eliminadas para não haver o risco de um idoso ou criança se machucarem. Novamente, o fator policiamento também foi levantado sugerindo-se as câmeras de segurança e rondas constantes, bem como a localização onde os bancos são implantados no que tange a infraestrutura do local, ajustes de calçamento e acessos, sendo disponível para qualquer pessoa. Saliêta-se que muitos dos entrevistados lembrou-se do fato de terrenos sem manutenção o que compromete em demasia a segurança dos usuários, que ainda citaram as possíveis situações de risco à própria segurança durante o uso dos equipamentos, quando da falta de atenção do governo municipal para como os mendigos e “vagabundos”, nas palavras dos entrevistados.

No que tange a estética dos bancos, algo muito ressaltado foi quanto ao desenho mais atraente e que seja relacionado ao espaço onde se insere, fazendo parte do conjunto e da paisagem, com

desenhos exclusivos para certos locais, trazendo mais identidade ao espaço público. Outro fator muito comentado foi a pintura, por conta de algumas apresentarem desgastes e em alguns casos, principalmente nos bancos de concreto, onde não qualquer pintura, é comum encontrar lodo na superfície. Há que se ressaltar, que houve a sugestão de trabalhos de grafites e grafismos nos bancos para que fiquem mais bonitos e atraentes; ideia interessante no sentido da personalização e da identidade do espaço público, bem como, jardineiras e ornamentação próximas aos bancos.

4.1.2.3 LIXEIRAS PÚBLICAS

Para a análise das lixeiras, foram selecionados 2 (dois) modelos. Os modelos apresentados na pesquisa são:

- Lixeira 01: Modelo de catálogo com base em metal e cesto em plástico com tampa removível para manutenção e boca embutida na tampa, possui em sua parte frontal espaço para informativos. É comum a instalação desta lixeira diretamente em outros mobiliários urbanos como postes, placas e sinaleiros, dispensando a base. Implantados na Praça Clarimundo Carneiro, Praça Sérgio Pacheco e Avenida João Pinheiro; (Figuras 71 e 72).
- Lixeira 02: Modelo com base, cesto e tampa em concreto. Se encontra na Avenida João Pinheiro compondo floreiras e banco 04 já apresentado um conjunto disposto em alguns pontos da avenida similares aos atuais parklets. (Figuras 73 e 74)







Figura 71 e 72 - Lixeira modelo de catálogo com base em metal e cesto em plástico com tampa removível para manutenção e boca embuída na tampa, possui em sua parte frontal espaço para informativos. Pode ser instalada diretamente em outros mobiliários urbanos como postes, placas e sinaleiros, dispensando a base. Implantadas na Praça Clarimundo Carneiro, Praça Sérgio zenida João Pinheiro
 Fonte: Autor

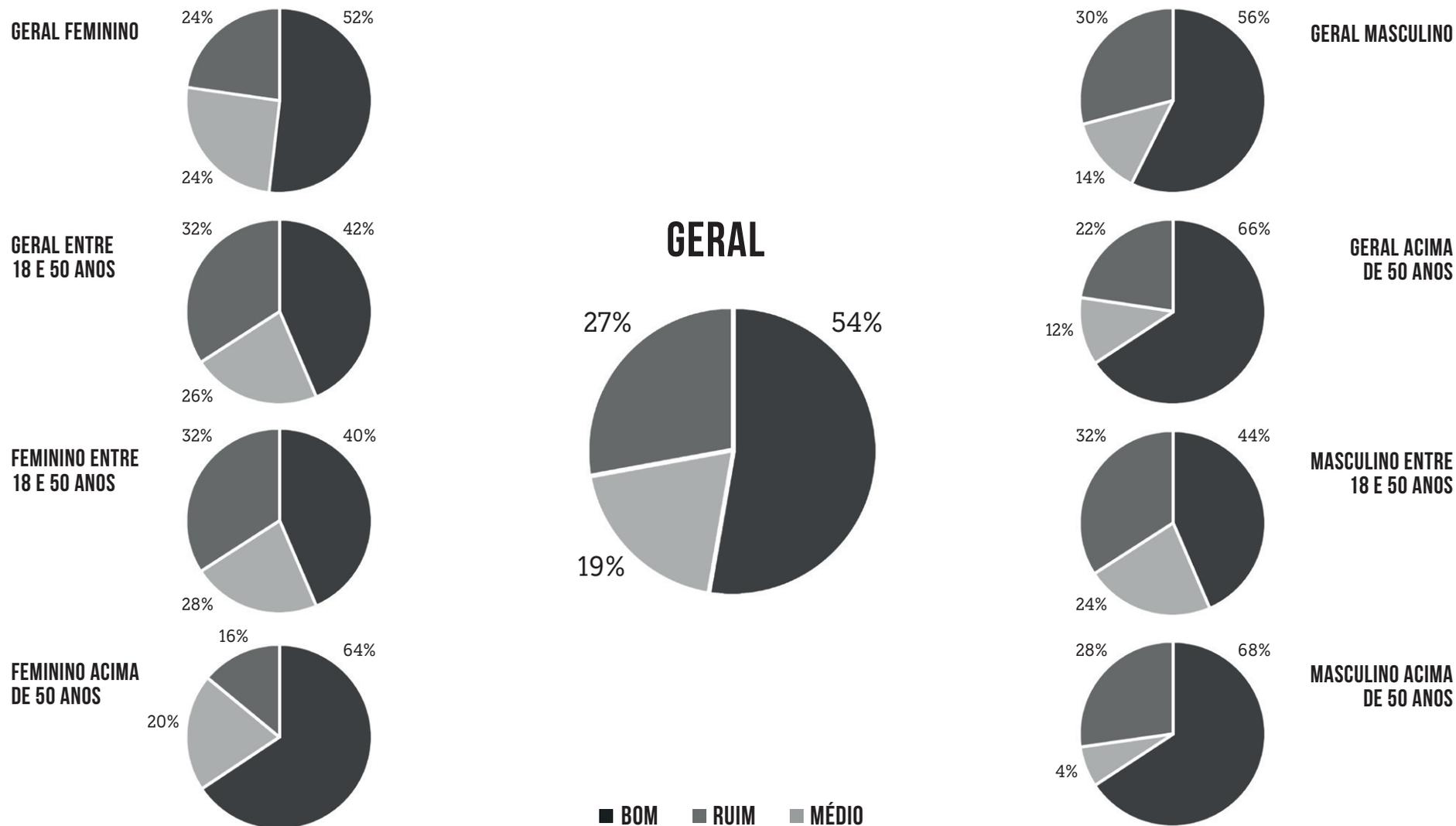


Figura 73 e 74 - Lixeira com base, cesto e tampa em concreto. Se encontra na Avenida João Pinheiro compõe junto à floreiras e banco 04 já apresentado um conjunto disposto em alguns pontos da avenida similares aos atuais parklets. Implantados na Avenida João Pinheiro.
 Fonte: Autor

QUESTÃO 01 - DIMENSÕES:

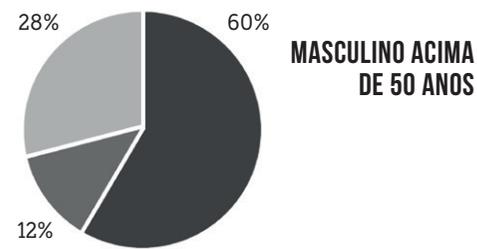
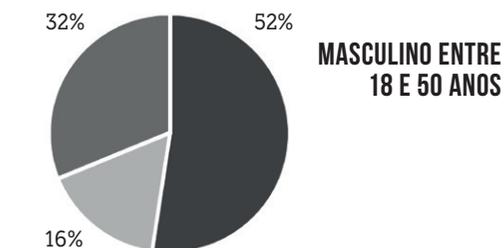
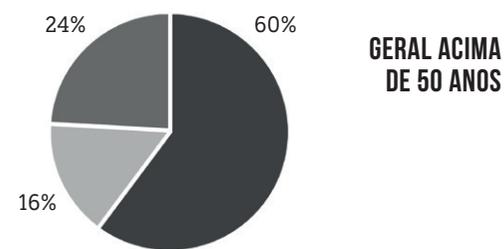
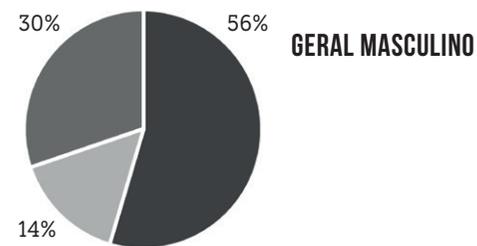
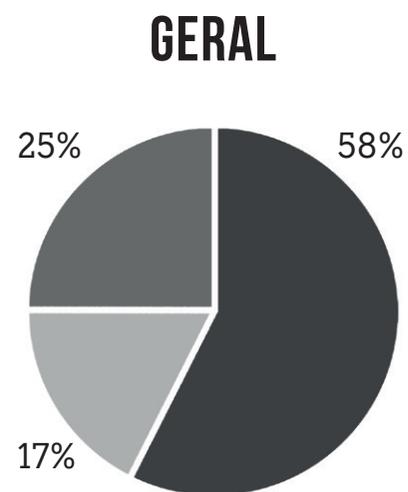
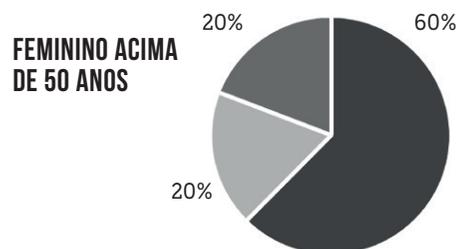
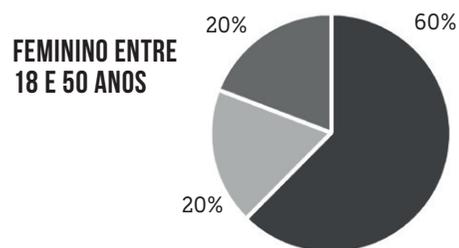
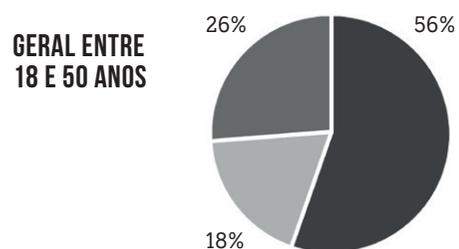
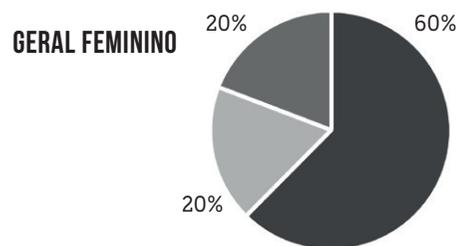
Questão: Você considera o tamanho da lixeira adequado para seu uso? (Tem boa altura, a boca tem um bom tamanho...)

DIMENSÕES - LIXEIRA 01



Em relação às dimensões das lixeiras, o resultado da avaliação se manteve positiva, visto que apenas a Lixeira 01 sofreu variação negativa principalmente nas faixas de idade entre 18 e 50 anos. Segundo os entrevistados, isso se dá principalmente pelo tamanho da boca em que quase se coloca a mão dentro da lixeira para dispensar o lixo. Quanto a Lixeira 02, pouca foi a variação entre os grupos, com resultados positivos.

DIMENSÕES - LIXEIRA 02

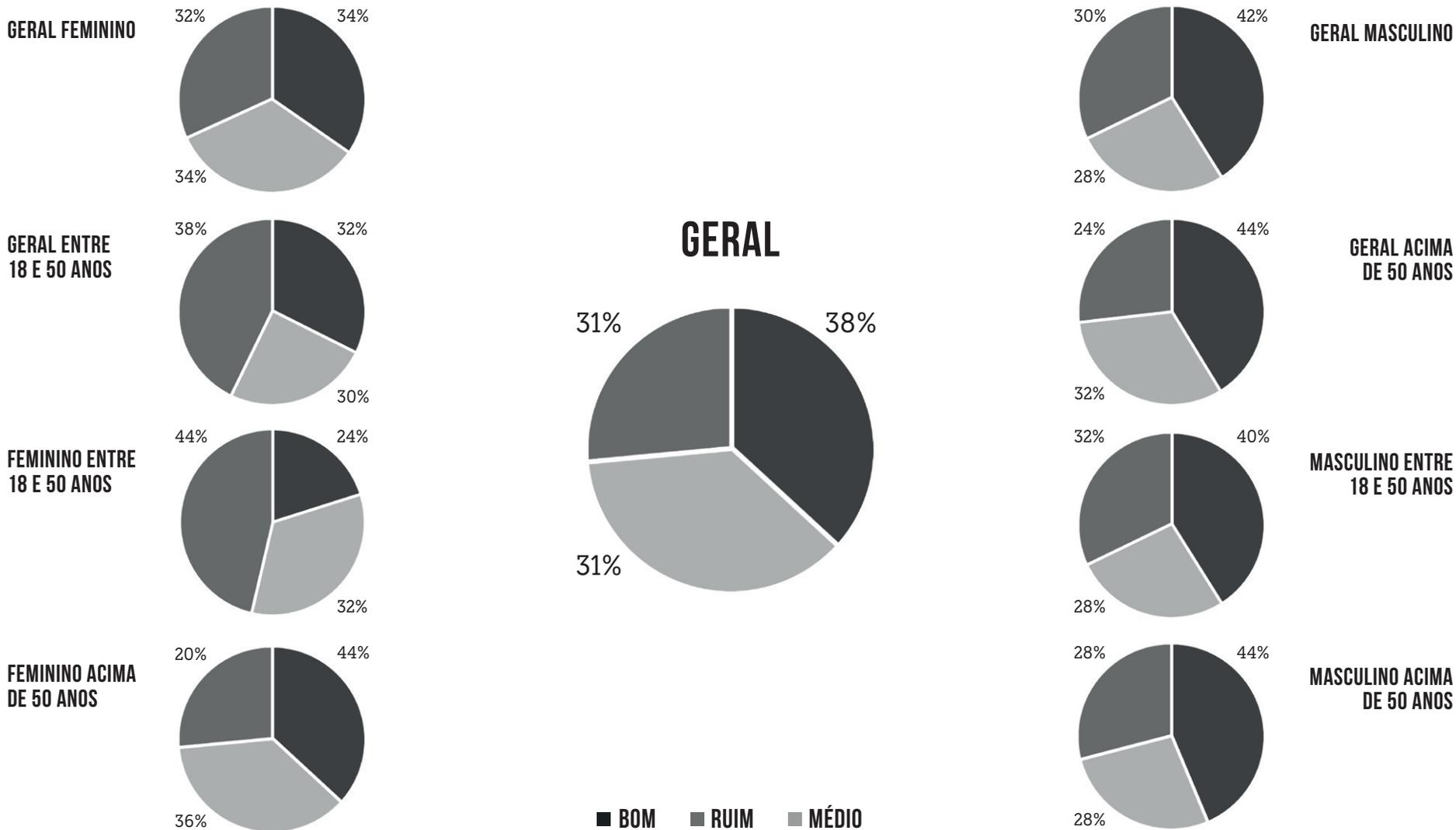


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

QUESTÃO 02 - FUNCIONALIDADE/ERGONOMIA:

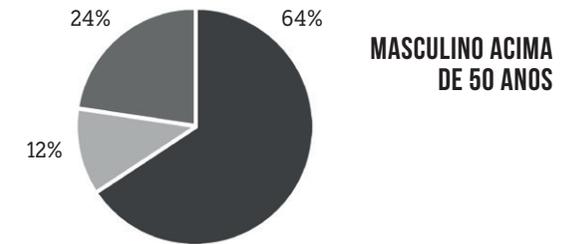
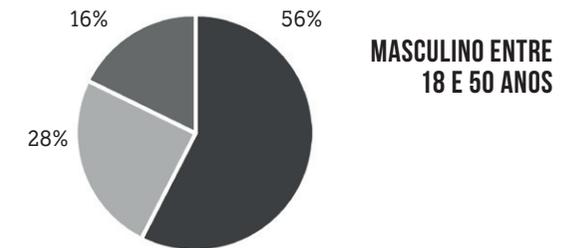
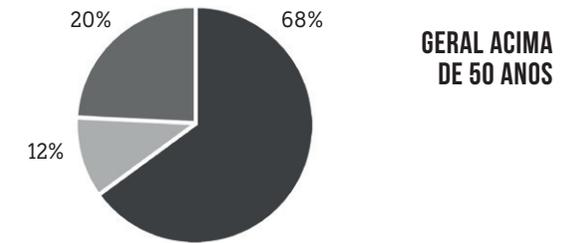
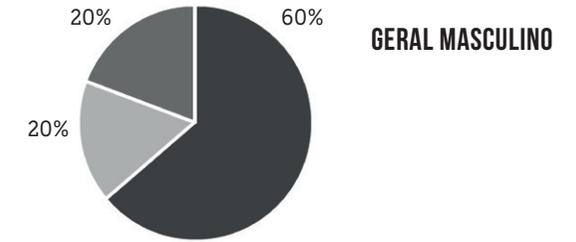
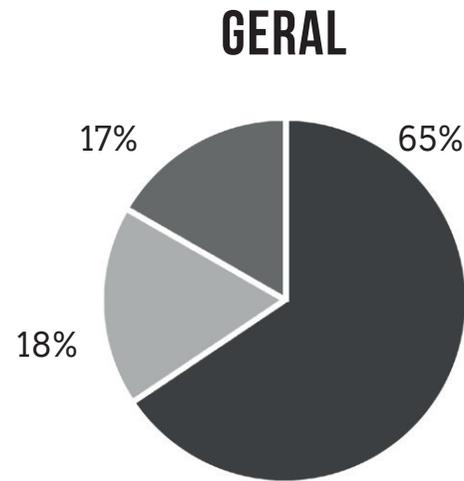
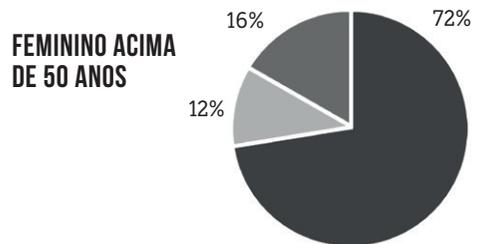
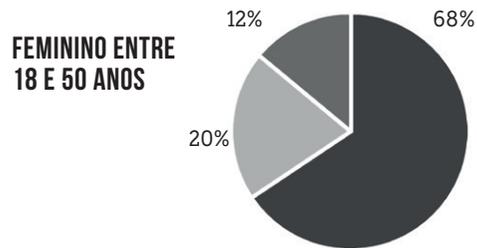
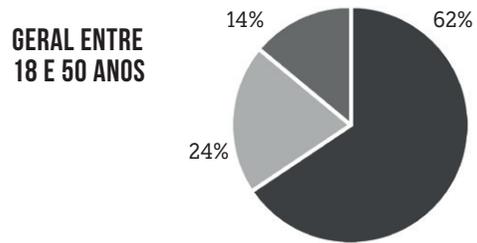
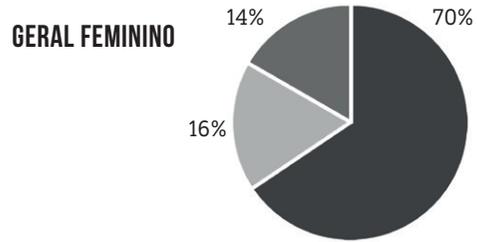
Questão: Você considera a lixeira funcional e confortável? (fácil jogar o lixo, não incomoda pra acessar a boca...)

FUNCIONALIDADE/ERGONOMIA - LIXEIRA 01



FUNCIONALIDADE/ERGONOMIA - LIXIRA 02

Quando se usa a lixeira, observa-se que a Lixeira 02 demonstra boa avaliação, enquanto a Lixeira 01, avaliação mediana. Novamente, o fato da avaliação da Lixeira 01 ser mediana, se dá pelo fato da dificuldade em se jogar o lixo dentro dela, visto que se a pessoa não chegar bem próxima a lixeira e quase colocar a mão dentro dela é difícil de dispensar o lixo.

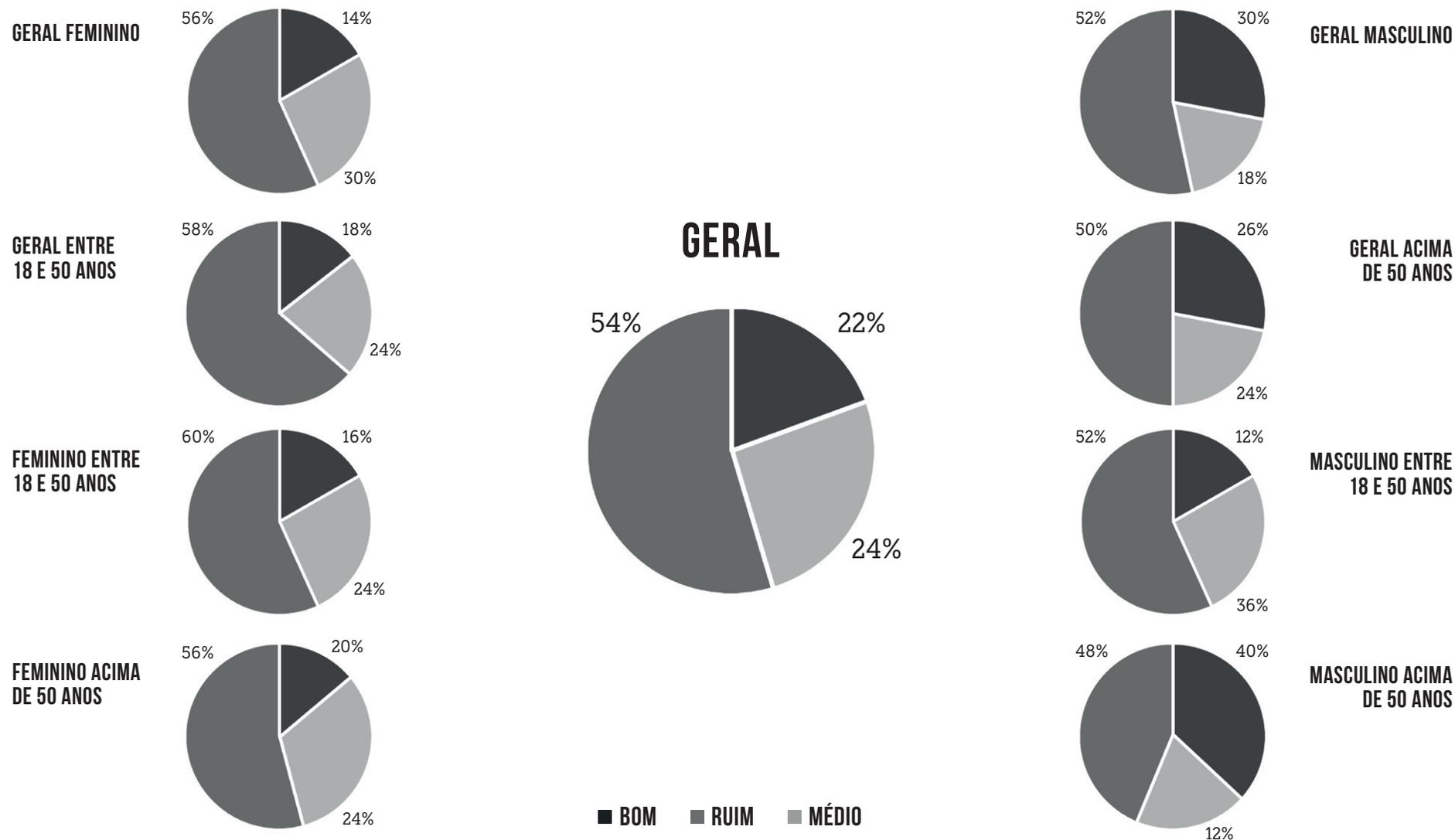


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

QUESTÃO 03 - MATERIAL:

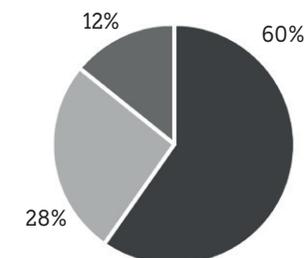
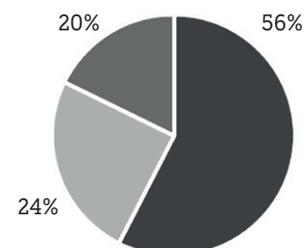
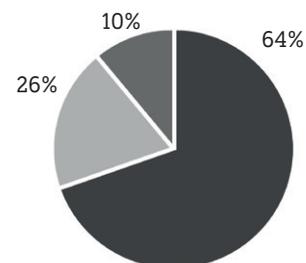
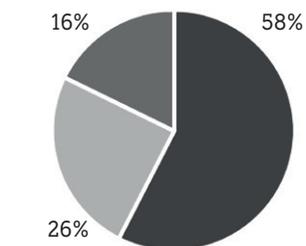
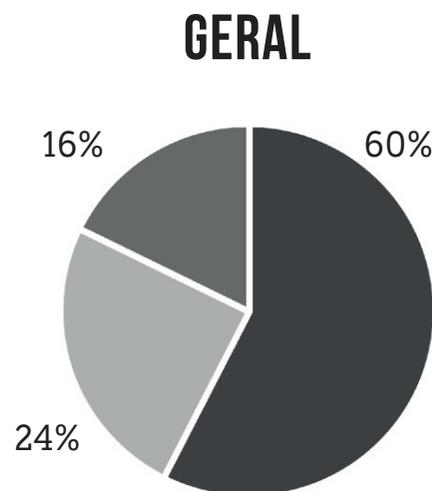
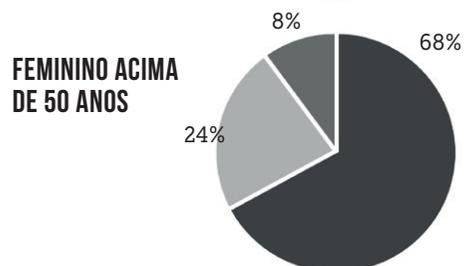
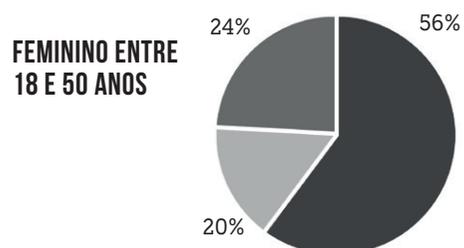
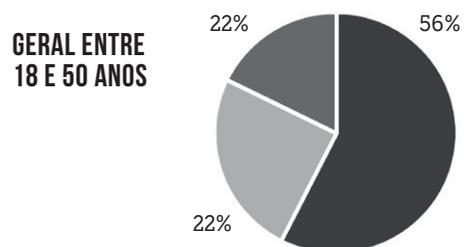
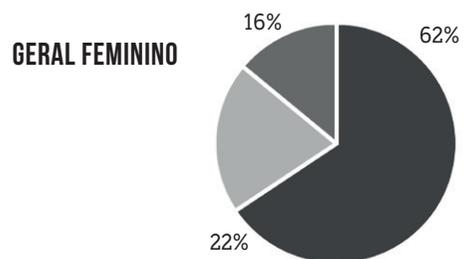
Questão: Você considera o material da lixeira adequado para seu uso? (Tem bom tato, não derrete com cigarros...)

MATERIAL - LIXEIRA 01



Sobretudo, quanto aos materiais, a Lixeira 02 se sobressai dentre as outras alcançando melhor avaliação enquanto a Lixeira 01, avaliação ruim. No que tange a durabilidade, ambas sofreram pouca variação sendo positiva e negativa respectivamente para a Lixeira 02 e Lixeira 01, visto que, conforme os entrevistados, é fácil encontrar a Lixeira 01 danificada, quebrada, ressecada e com furos de cigarro enquanto a Lixeira 02, por ser em concreto, resiste melhor ao tempo e outros percalços.

MATERIAL - LIXEIRA 02

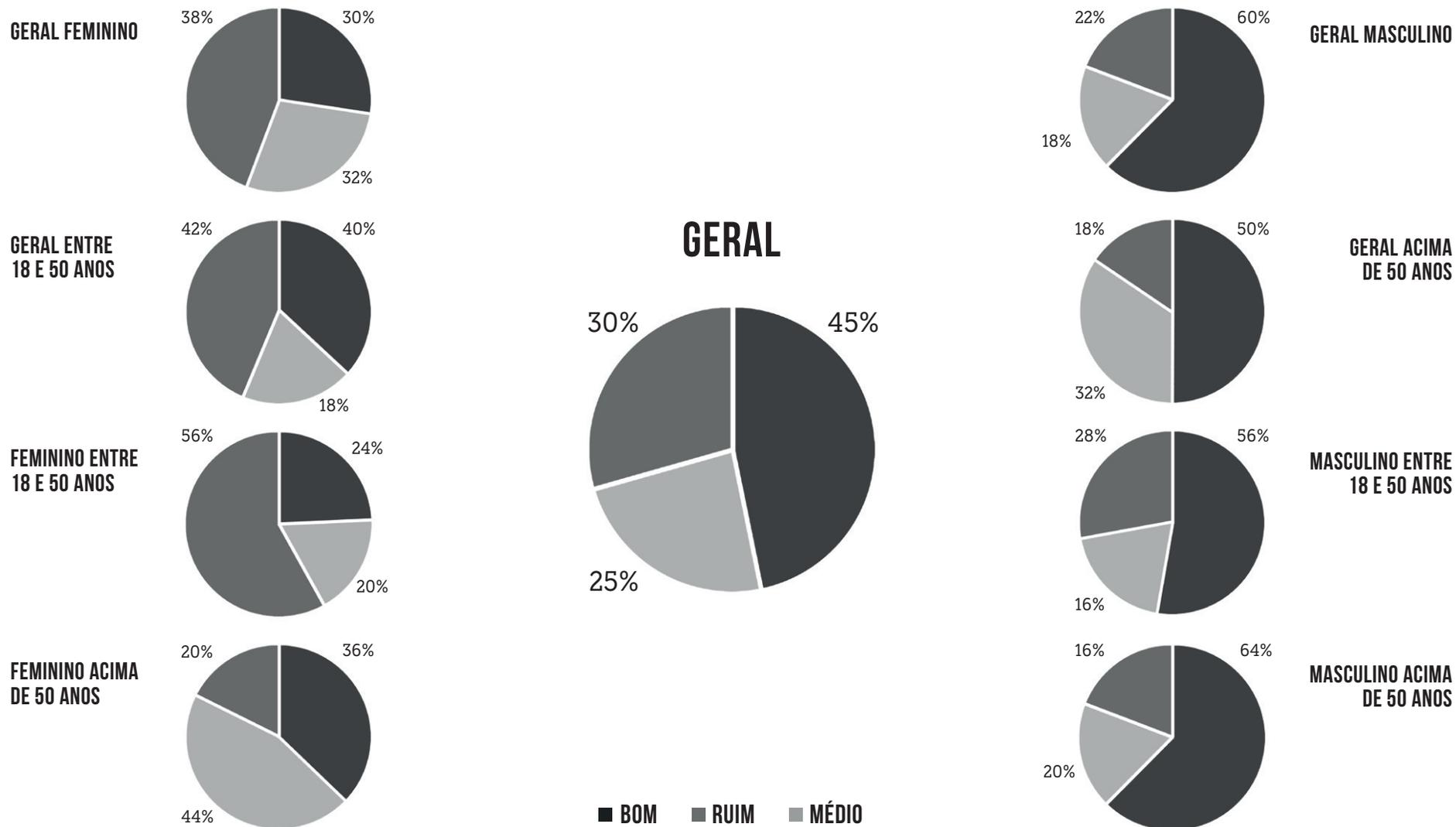


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

QUESTÃO 04 - ACABAMENTO:

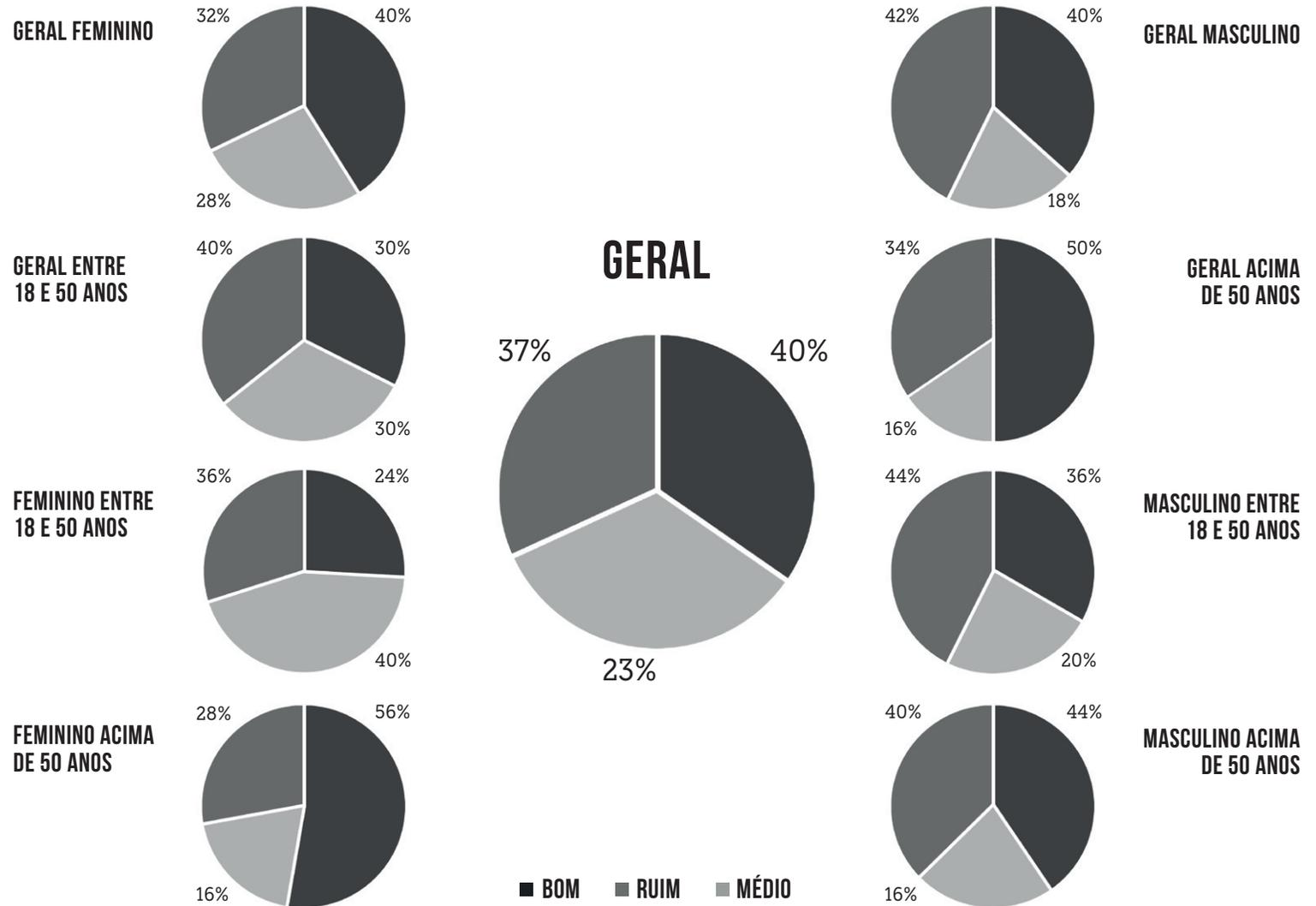
Questão: você considera a lixeira bem acabada? (Não tem rebarbas, partes soltas, pintura resistente...)

ACABAMENTO - LIXEIRA 01



No que toca ao acabamento das lixeiras, por via de regra, a Lixeira 01 resultou em boa avaliação, enquanto a Lixeira 02, mediana. No entanto, ambas apresentaram variação tanto negativa quanto positiva a depender do grupo, sendo que, para as pessoas acima de 50 anos as duas variaram positivamente, enquanto, pontualmente, o público feminino, entre 18 e 50 anos, avaliou de forma negativa as duas lixeiras. Quanto a Lixeira 01, a boa avaliação se justifica por ser uma lixeira de catálogo, feita industrialmente, em plástico, o que confere uma maior facilidade em manter um bom acabamento, ou pelo menos um acabamento mais aceitável. Assim como os demais mobiliários urbanos em concreto avaliados anteriormente, a Lixeira 02 por ser em concreto, não apresentou boas avaliações, dado a apresentação de um acabamento mais rústico e com lascas e rebarbas.

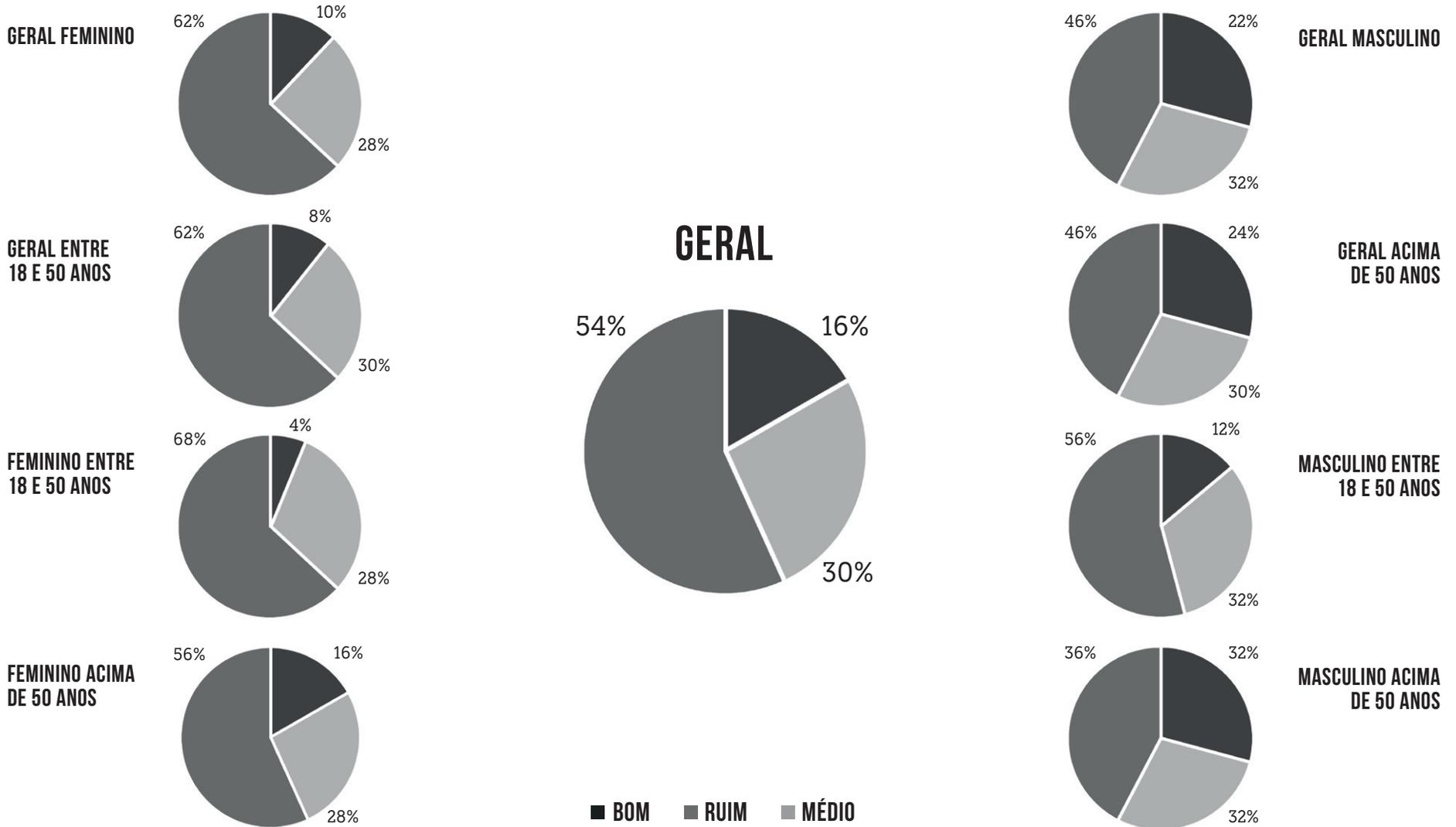
ACABAMENTO - LIXEIRA 02



QUESTÃO 05 - DURABILIDADE:

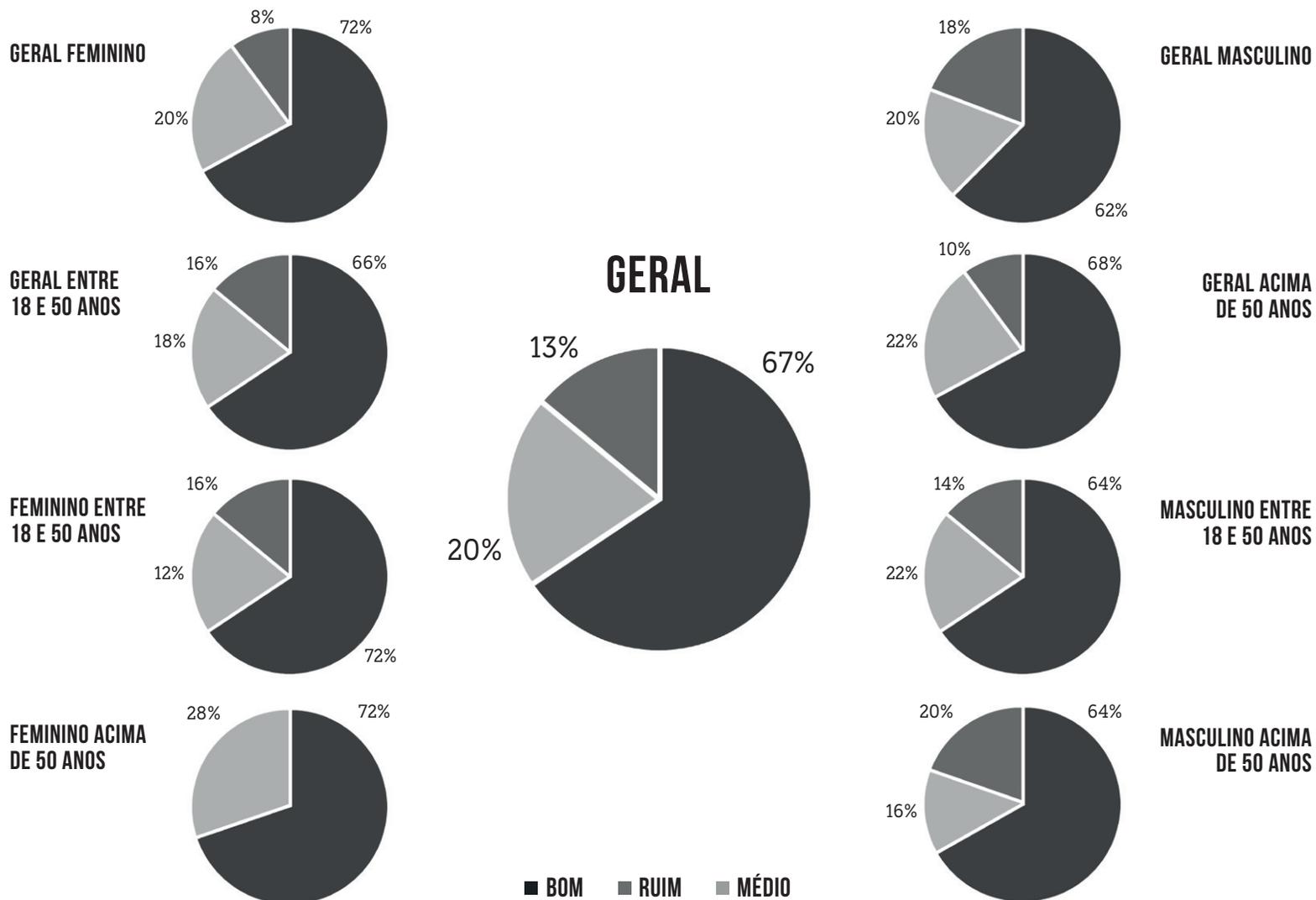
Questão: Você considera a lixeira durável? (Não estraga facilmente, não é vandalizada facilmente, material resistente...)

DURABILIDADE - LIXEIRA 01



No quesito durabilidade, durabilidade, observou-se, em sua generalidade, que a Lixeira 02 obteve uma boa avaliação e não sofreu muita variação em relação as opiniões dos diferentes grupos. Em contraponto, a Lixeira 01 demonstrou avaliação negativa, numa análise geral, porém, há é possível perceber variação positiva quanto ao público masculino e variação negativa quanto ao público feminino. O ponto principal para a avaliação das lixeiras pelos os entrevistados, gira em torno do material, visto que a Lixeira 02, em concreto, tem uma boa durabilidade por ser feita em um material durável e que resiste bem ao tempo e outros percalços, enquanto a Lixeira 01, por ser em plástico, confere facilidade em danificar, seja por ressecamento por conta das intempéries, seja por facilidade em derreter, visto a prática comum de fumantes em jogar bitucas de cigarro dentro delas (não existem cinzeiros na área de análise), fazendo com que as lixeiras acabem por pegar fogo por conta de materiais combustíveis dispensados nelas como papel e folhas secas.

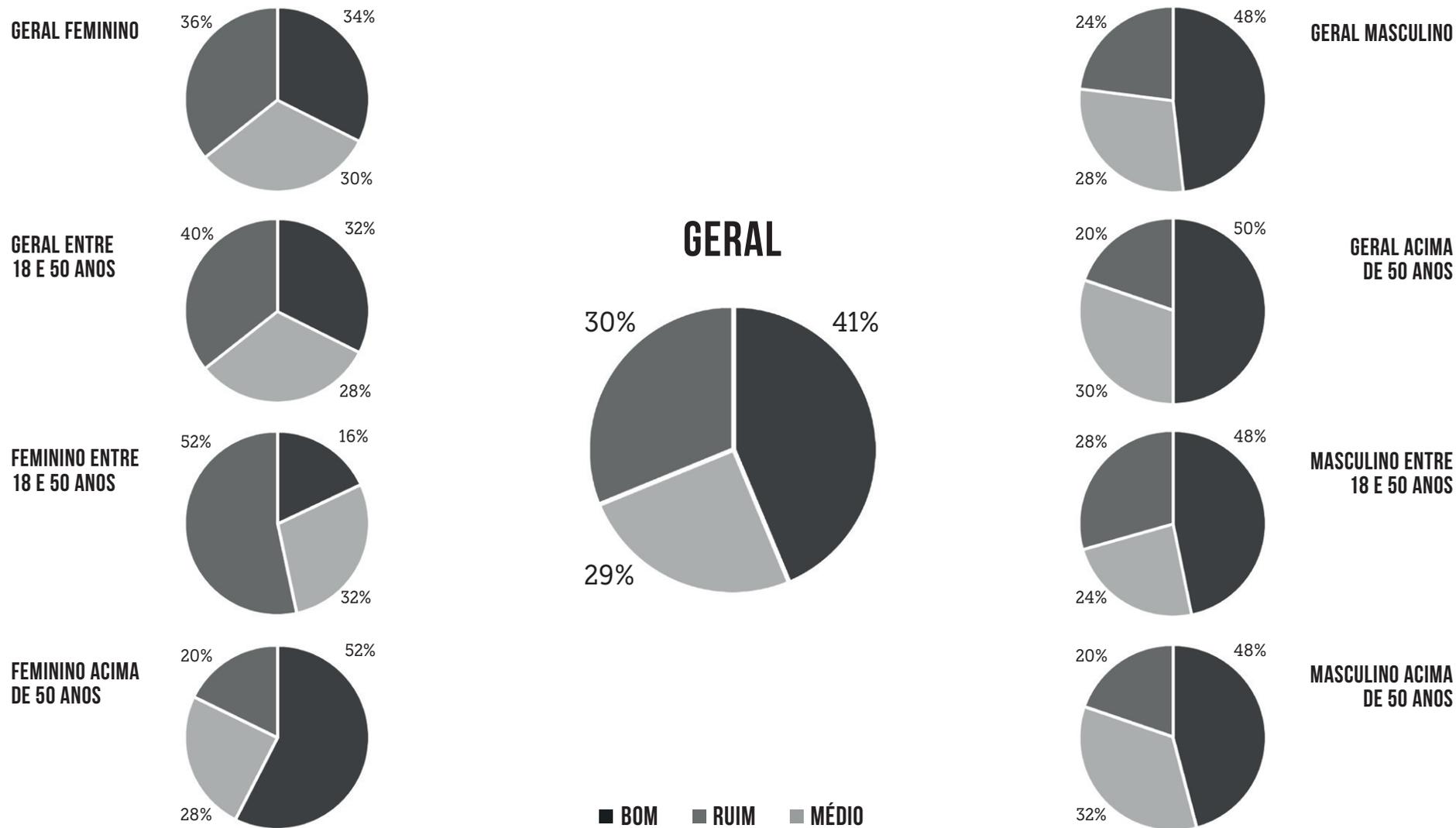
DURABILIDADE - LIXEIRA 02



QUESTÃO 06 - MANUTENÇÃO:

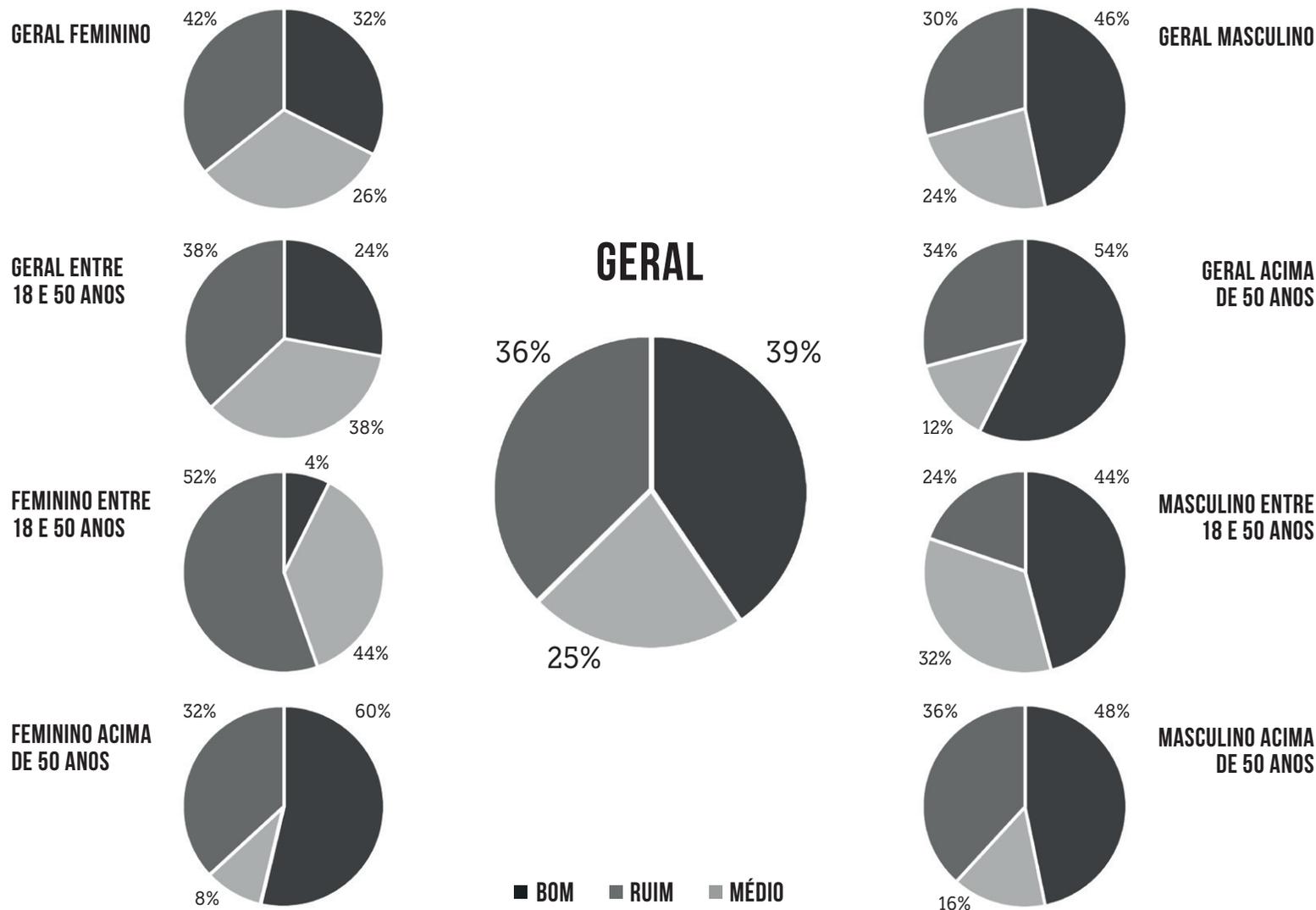
Questão: Você considera a lixeira bem mantido? (lixo retirado constantemente, é limpa, é reparada quando danificada...)

MANUTENÇÃO - LIXEIRA 01



Quanto à manutenção, ambas as lixeiras, apresentaram resultados medianos, com variações positivas e negativas a depender do público. Para o público acima de 50 anos, ambas tiveram uma pequena variação positiva, enquanto para o público entre 18 e 50 anos, principalmente o público feminino, os dois tipos, sofreram variações negativas. Conforme a opinião dos entrevistados a manutenção das lixeiras depende muito de onde estão implantadas, visto que, em regiões mais centrais e com maior fluxo de pessoas é comum perceber as lixeiras sendo limpas e com os lixos retirados, além de repararem quando alguma se danifica, enquanto em regiões menos centrais e mais periféricas o contrário de todos esses cuidados é comum. Ainda segundo os entrevistados, a percepção por partes deles é que a Lixeira 01 é mais fácil de ser mantida, pois possui tampa removível para facilitar a retirada do lixo, além de ser em material plástico, feita industrialmente, facilitando a substituição caso alguma peça seja danificada. Sendo assim, a Lixeira 02, por ser em concreto, é mais difícil de ser reparada ou trocada quando se danifica, além de ter uma tampa fixa que dificulta o acesso ao lixo por parte dos funcionários que fazem a retirada dos mesmos, bem como dos usuários.

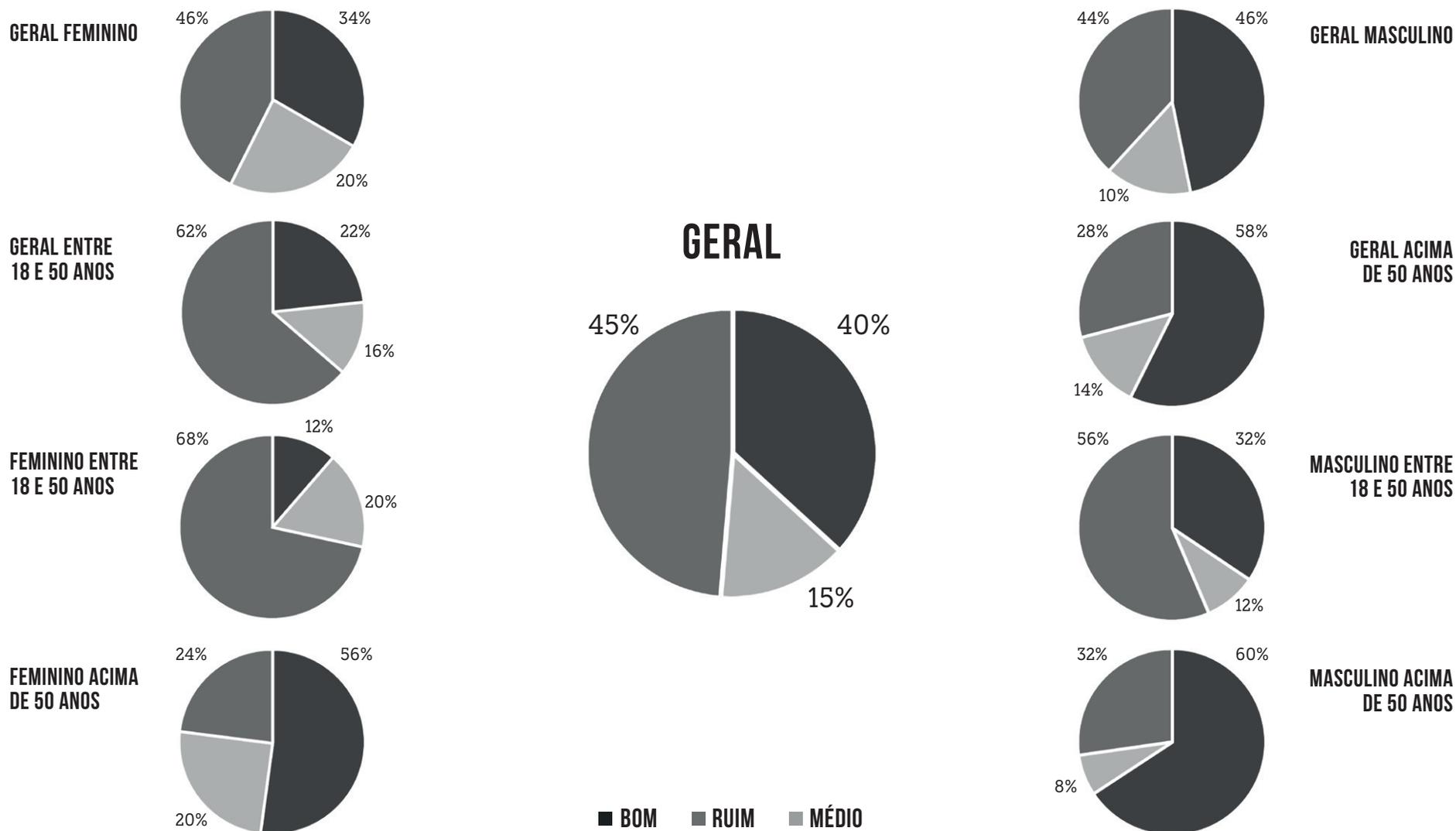
MANUTENÇÃO - LIXEIRA 02



QUESTÃO 07 - ESTÉTICA:

Questão: Você considera a lixeira bonita? (Proporções adequadas, cores harmoniosas...)

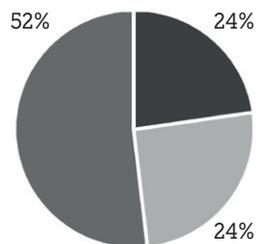
ESTÉTICA - LIXEIRA 01



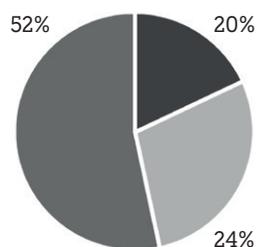
ESTÉTICA - LIXEIRA 02

Quanto a estética das lixeiras, tem-se que o modelo 01 resultou em avaliação mediana, enquanto a Lixeira 02, obteve resultados negativos. Ambas obtiveram variações tanto positivas quanto negativas, sendo que as duas lixeiras variaram negativamente e positivamente para os públicos entre 18 e 50 anos e acima de 50 anos, respectivamente. O fato de nenhuma ser avaliada de forma positiva diz respeito, no caso da Lixeira 02, ao seu material mais rústico e suas formas limpas e funcionalistas, enquanto a Lixeira 01, pelo seu caráter industrial e desenho simplório.

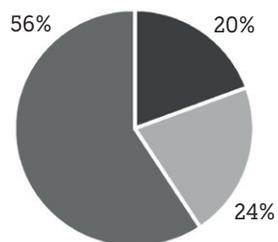
GERAL FEMININO



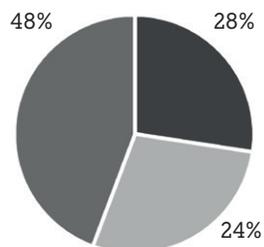
GERAL ENTRE 18 E 50 ANOS



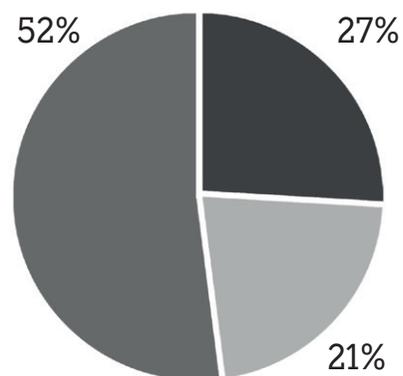
FEMININO ENTRE 18 E 50 ANOS



FEMININO ACIMA DE 50 ANOS

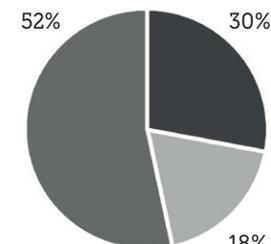


GERAL

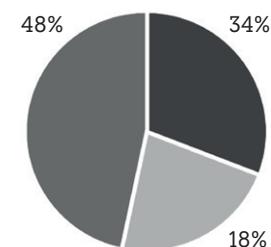


■ BOM ■ RUIM ■ MÉDIO

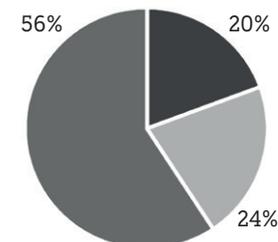
GERAL MASCULINO



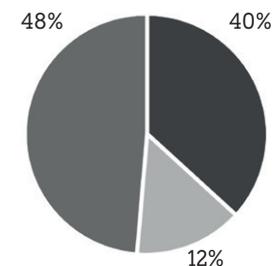
GERAL ACIMA DE 50 ANOS



MASCULINO ENTRE 18 E 50 ANOS



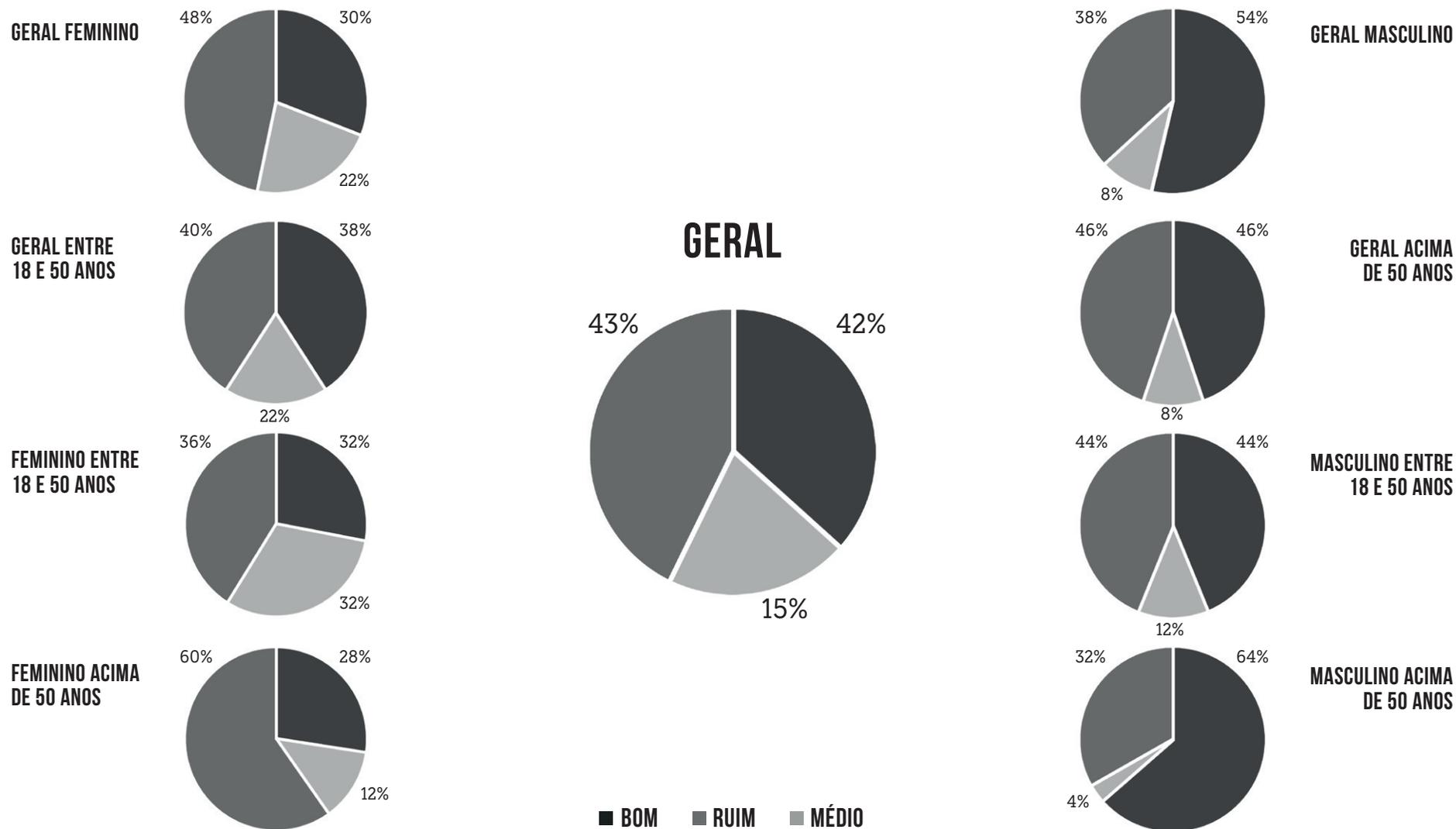
MASCULINO ACIMA DE 50 ANOS



QUESTÃO 08 - VALOR SOCIAL:

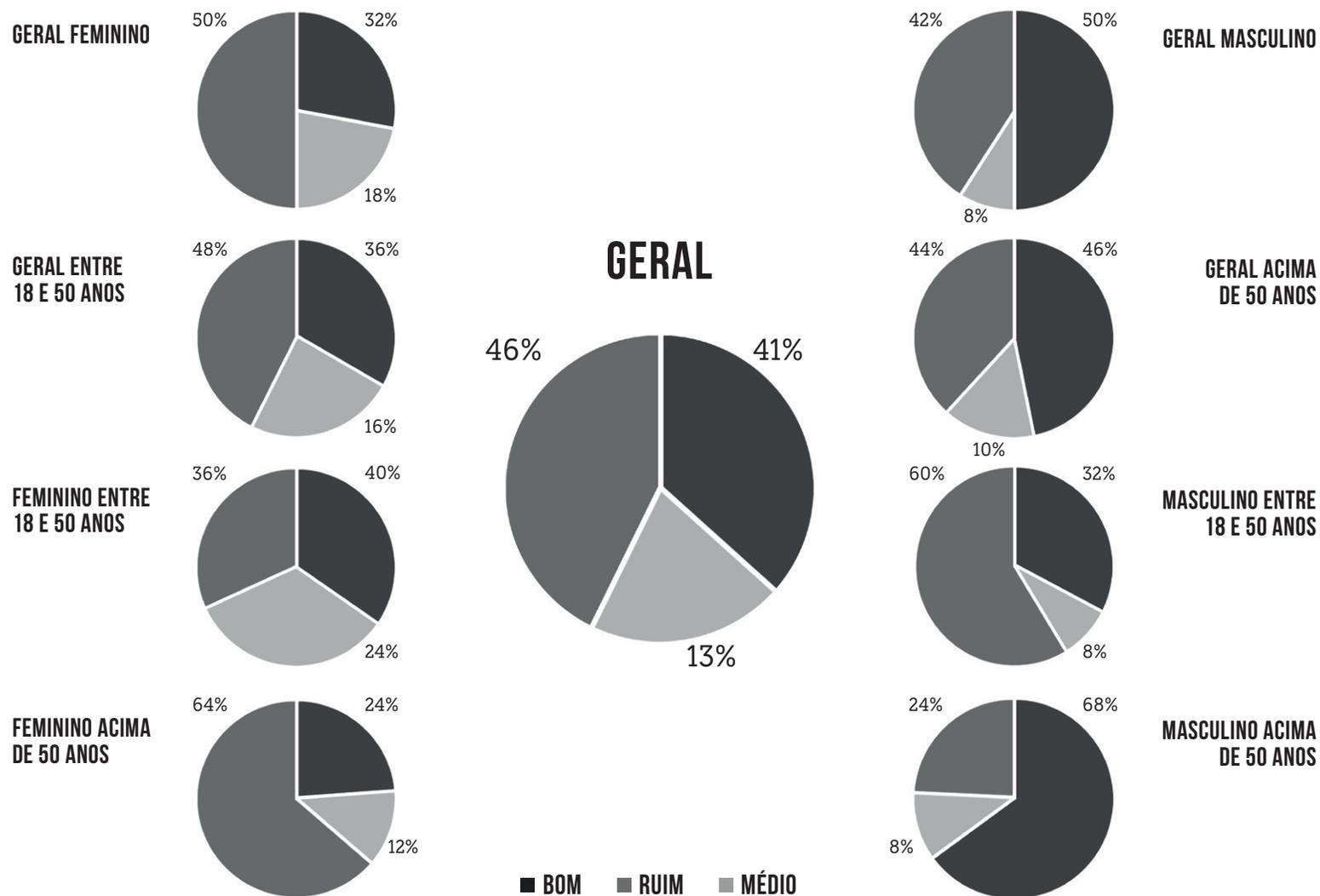
Questão: Você acha que a lixeira tem algum valor simbólico para a população? (É um ícone da cidade, as pessoas se lembram dela...)

VALOR SOCIAL - LIXEIRA 01



Em relação ao valor simbólico das lixeiras, ambas apresentaram avaliação geral mediana, sendo possível observar variação positiva e negativa nos públicos, masculino acima de 50 anos e feminino acima de 50 anos, respectivamente. Esses resultados, se justificam pelo fato da Lixeira 02 apresentar desenho simplório retilíneo e funcionalista, não apresentando um caráter de identidade para a localidade, bem como a Lixeira 01, por ser industrializada, vendida por catálogo em massa, que também não apresenta caráter de identidade para a localidade pelo mesmo desenho simplório e ainda, por ser facilmente encontrada em diversas outras localidades e cidades.

VALOR SOCIAL - LIXEIRA 02



ESSENCIALIDADE:

No quesito essencialidade às lixeiras, para os usuários, diversos elementos poderiam ser adicionados para melhorá-las. No que diz respeito à conforto, estes propuseram que as lixeiras fossem melhor dimensionadas, tanto para receber melhor a demanda do lixo, ou seja, serem maiores, quanto para que todas as pessoas pudessem ter acesso a elas, ou seja, altura adequada tanto para adultos, quanto para crianças e pessoas com algum tipo de deficiência ou dificuldade. Ainda sobre as dimensões, uma solicitação frequente deu-se sobre tamanho das bocas, que na opinião dos entrevistados, devem ser maiores para facilidade do acesso e descarte do lixo. Outra sugestão, deu-se quanto a quantidade de lixeiras distribuídas pelo espaço público, levando em conta os vários lugares em que se pode observar quantidade suficiente de lixeiras, enquanto em outros, não se encontra nenhuma. Uma sugestão substancial presente nos questionários, deu-se quanto a materiais educativos sobre o descarte de lixo, objetivando diretamente a educação da vida em sociedade, visto que, como apontado por muitos entrevistados, mesmo com a existência das lixeiras, as pessoas ainda possuem o hábito de jogar o lixo no chão. Outra questão levantada, foi sobre a facilidade e funcionalidade das lixeiras para as atividades dos coletores de lixo, garis, etc, além de sacos de lixo adequados e mecanismos no próprio equipamento para uma coleta rápida e prática.

No que tange a higiene, muitos entrevistados salientaram o fato do lixo ficar demasiadamente exposto, gerando odor, além do fato do fácil acesso a algum tipo de animal que pode espalha-lo nas vias e cal-

çadas, podendo, em ocasiões de chuva, causar grandes transtornos. Especificamente, nestes casos, as soluções apontadas foram, lixeiras com fundos furados ou vazados para que a água, que por ventura entrar na lixeira, possa escorrer, e ainda, lixeiras com tampas ou outro mecanismo de abertura, como por pedais por exemplo, que deixaria o lixo menos exposto evitando menos contato por parte dos usuários, dispersão de doenças, insetos e odor. Outra solução dada nas entrevistas foi de embutir containers de lixo sob o solo com a lixeira por cima. Tal estratégia aumentaria significativamente a capacidade, porém deve-se investir em infraestrutura para essa tipologia de equipamento. Ainda neste tema, a coleta seletiva foi ressaltada por considerável parte dos entrevistados, que por sua vez, consideram esse tipo de serviço de grande relevância, tanto no que tange a limpeza da cidade, quanto a questão da sustentabilidade e reciclagem de materiais. Por último e, não menos importante, destaca-se sugestões quanto a instalação de cinzeiros para fumantes, evitando que bitucas de cigarro sejam jogadas nas lixeiras, evitando qualquer possibilidade de a bituca entrar em contato com outro material, ocasionando um incêndio, mesmo que em pequena proporção.

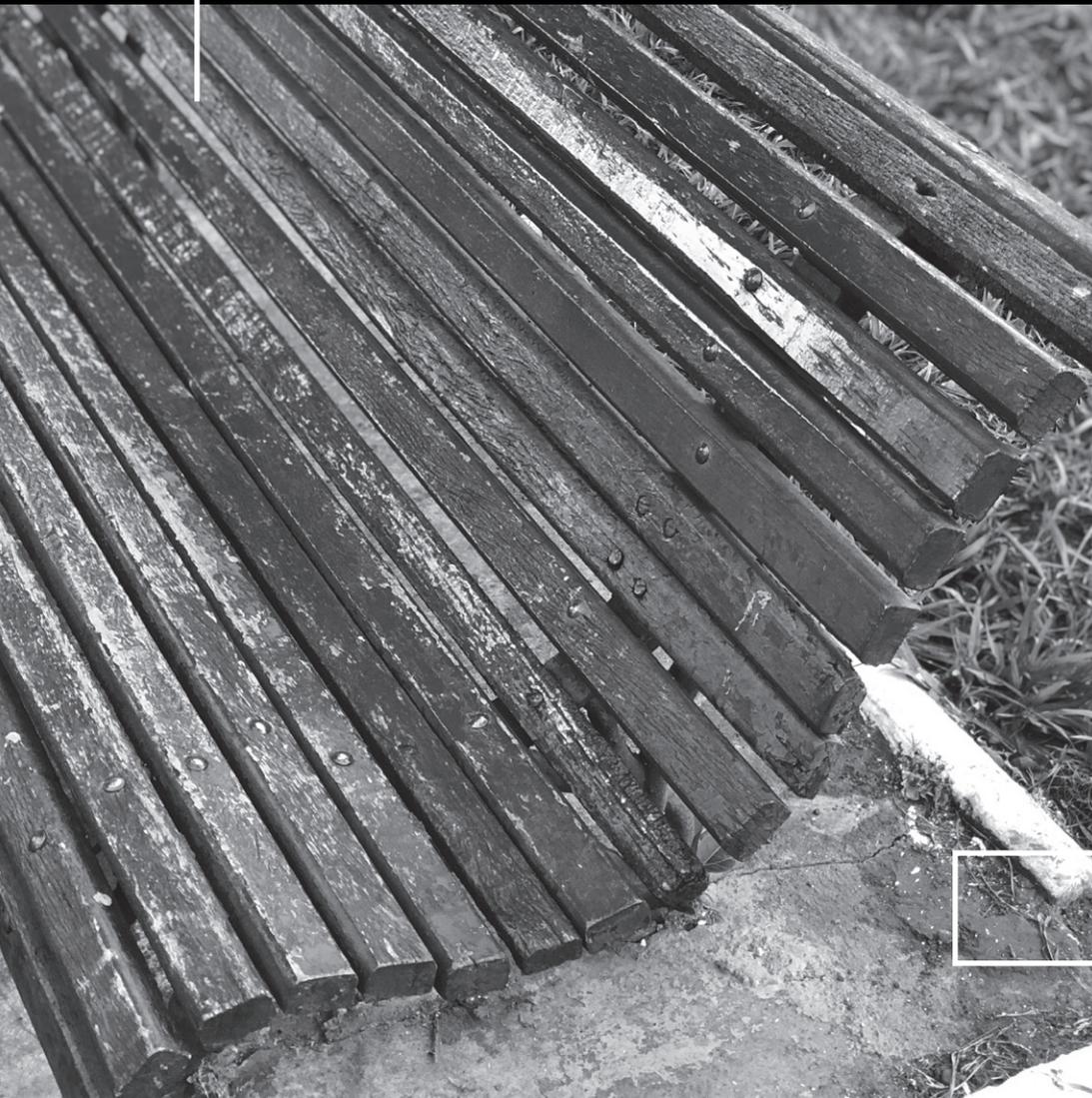
No âmbito da estética, foi trazido à baila quanto aos desenhos das lixeiras, que além de beleza, pudessem ser alvo de recursos de educação, além de torna-las mais atrativas, como por exemplo, lixeiras com cestas de basquete em cima, remetendo ao lúdico e incentivando o uso do equipamento, bem como sinalizações para indicar os locais onde as lixeiras estão inseridas, facilitando a localização destas. Ainda neste tema, o material de composição das lixeiras foi questionado quando a adequação e resistência ao uso, e sugerido materiais como o por exemplo o inox, material de fácil manutenção e higiene.



4.2 CONSIDERAÇÕES SOBRE A PESQUISA COM OS USUÁRIOS

A partir das entrevistas foi possível observar que os mobiliários urbanos apresentados no questionário atendem de modo geral aos usuários, porém não são totalmente satisfatórios. Desta feita, existem vários pontos a serem explorados e melhorados para que a experiência das pessoas no espaço urbano possa ser aprimorada dentro ou até além das expectativas destes no sentido do conforto e segurança, tendo em vista que essas questões demonstram ser a maior preocupação dada a análise da pesquisa. A compilação e análise dessas informações servirão de subsídio para elaboração de diretrizes de desenho e gestão desses objetos de acordo com as necessidade e expectativas dos usuários, de forma a atendê-los e ainda, trazendo para além do embelezamento, a identidade para o espaço público.

5. DEFINIÇÃO DE DIRETRIZES PARA PROJETO E GESTÃO DE MOBILIÁRIO URBANO



Como foi apresentado até então, o universo do mobiliário urbano é bastante amplo e diversificado, abrangendo diversos temas e disciplinas, que relacionam o homem com o objeto e com o espaço. Foram discutidas questões teóricas e que dizem respeito a conceituação do tema e também a elementos indispensáveis ao mobiliário urbano, porém de formas isoladas. Também foram apresentadas questões que discutem de forma prática o envolvimento do mobiliário urbano com a esfera política e social.

Dentro do que se espera sobre estudos de mobiliário urbano, pode-se destacar 3 (três) esferas, que são:

- Mobiliário Urbano: o objeto em si, em suas diversas configurações, tipologias, funções e escalas;
- Homem: usuário, a pessoa que tem uma relação dinâmica com o mobiliário urbano, seja ela direta ou indireta;
- Espaço: local onde o mobiliário urbano se insere, seja ele público ou privado.

A relação entre as esferas citadas tem a intenção de demonstrar qual o nível de aprofundamento e de interação entre elas. A mais adequada depende do que se pretende estudar e onde se pretende chegar. Partindo do princípio, quando aqui foram apresentados estudos sobre a imagem da cidade, a relação se dava mais entre os mobiliários urbanos e o espaço, assim como quando foram apresentados os resultados das pesquisas e entrevistas feitas diretamente na Prefeitura Municipal de Uberlândia, também foi possível obter a mesma relação, porém mais voltada ao aspecto técnico/político. Já sobre os estudos sobre ergonomia, estes se inserem na relação entre os mobiliários urbanos e o homem, da mesma forma que as entrevistas feitas com os usuários dos mobiliários urbanos da cidade de Uberlândia aqui apresentadas também se inserem nesse universo. Contudo, o que este estudo se propõe é justamente a interlocução das 3 (três) esferas, que nos dá um aprofundamento maior acerca do tema em todas as esferas cabíveis, de forma a trazer um resultado mais apropriado acerca do tema.



Figura 1 – Relação Mobiliário Urbano/Espaço encontrada nos estudos sobre imagem da cidade e entrevistas e questionamentos feitos na Prefeitura Municipal de Uberlândia

Fonte: Autor



Figura 2 – Relação Mobiliário Urbano/Homem encontrada nos estudos sobre ergonomia e entrevistas e questionamentos feitos com os usuários dos mobiliários urbanos de Uberlândia

Fonte: Autor



Figura 3 – Relação Mobiliário Urbano/Homem/Espaço, entende-se como mais adequada a respeito do assunto para o que aqui se pretende

Fonte: Autor

5.1 CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DE DIRETRIZES PARA PROJETO E GESTÃO DE MOBILIÁRIO URBANO

Neste capítulo, as informações já apresentadas nesta pesquisa servirão de subsídio para a formulação de diretrizes que visam uma gestão e projeto de mobiliário urbano mais adequados, no que diz respeito à cidade de Uberlândia. Entende-se, também, que diversas cidades de mesmo porte podem guardar certos tipos de semelhanças com Uberlândia. Portanto, tais diretrizes seriam cabíveis de ser consideradas também nestes ambientes.

Tanto para a formulação dos questionários aplicados na prefeitura e aos usuários, quanto na análise dos seus dados, foram estabelecidos critérios já mencionados e que nortearam cada uma das pesquisas de forma a dinamizá-las e deixá-las mais sucintas para os entrevistados. Os critérios de aplicação de cada questionário também nortearão as diretrizes que aqui serão propostas, entendendo que eles apresentam de forma coesa os fatores que mais implicam para o melhor funcionamento dos mobiliários urbanos.

Para a criação do questionário aplicado na Prefeitura Municipal de Uberlândia, os critérios visaram um entendimento da vida útil dos mobiliários urbanos de forma cronológica e que são, de certa forma, os fatores preponderantes para a gestão destes objetos. Estes servirão de subsídio para a criação de diretrizes para gestão dos mobiliários urbanos, entendendo estes objetos pela ótica político/administrativa do setor público de modo que as diretrizes apresentadas sejam viáveis de implantação junto aos órgãos competentes.

Já para a criação do questionário aplicado aos usuários dos mobiliários urbanos da cidade de Uberlândia, os critérios adotados foram criados por meio de uma adaptação da Ficha de Análise descrita por Munari (2008, p.96-102). Esta ficha, por sua vez, já apresenta um caráter de análise mais funcionalista, buscando especular e entender as necessidades e expectativas do usuário a respeito do objeto. Desta forma, estes critérios nos servirão de subsídio para a criação das diretrizes de projeto de mobiliário urbano, tendo um entendimento maior do que se espera do objeto de forma a atender as reais necessidades dos usuários por parte dos designers, arquitetos, engenheiros e quaisquer outros profissionais que venham a propor tais tipos de objetos.

Outra questão importante é que se faça o cruzamento dos critérios, para que o resultado de um não interfira no resultado de outro. Ou seja, um não pode excluir o outro, eles devem ser cruzados de forma que se complementem a ponto de estabelecerem um grau ainda maior de qualidade. Portanto, ao serem definidos os critérios que serão apresentados, estes serão divididos por questões de conceito e função, para que sejam melhor compreendidos e estudados de forma adequada, porém não devem ser considerados de forma isolada.

5.2 DIRETRIZES PARA GESTÃO DE MOBILIÁRIO URBANO

Mobiliários urbanos são importantes agentes na estruturação do espaço urbano, considerando o fato de quando se está em algum ponto da cidade, mesmo que não seja possível reparar, eles ali se fazem presente, trazendo conforto, bem-estar e segurança à população. Estes possuem um papel importantíssimo na experiência que as pessoas podem desfrutar em um espaço urbano. Para tanto, a discussão sobre o assunto por parte do poder público se torna imprescindível e deve ser de importância na pauta dos agentes públicos responsáveis pelo espaço urbano.

Por meio do roteiro de entrevistas feitas na Prefeitura Municipal de Uberlândia, tem-se critérios que foram adotados como diretrizes de gestão dos mobiliários urbanos. Tais diretrizes visam apresentar aos órgãos competentes o que se deve levar em consideração na gestão dos objetos de modo a gerar maior identidade ao espaço público, melhor aceitação dos equipamentos por parte dos usuários, melhor resistência e durabilidade dos objetos no seu período de vida útil, melhor custo-benefício para que o controle financeiro do que diz respeito às peças seja saudável e, principalmente, melhor entendimento do poder público acerca do tema, o que acarretará em uma melhora significativa de todos os aspectos aqui citados.

5.2.1 CONCEITUAÇÃO DO TEMA

Assim como foi disposto no primeiro capítulo desta pesquisa um estudo sobre a identificação e definição do melhor

termo a ser aderido, além de sua conceituação teórica para o melhor entendimento e desenvolvimento do assunto durante o trabalho, aqui entende-se que, para o poder público, a adoção de um conceito a respeito do assunto seja imprescindível. Isso se dá pelo fato de que não seria possível abordar o assunto sem que este esteja definido, ou seja, como poderiam gerir algo sem saber o que é esse algo. Portanto, o primeiro passo para que a gestão dos mobiliários urbanos seja iniciada e de forma assertiva, é justamente a adoção de um conceito sobre o que são, no entendimento dos órgãos pertinentes, os mobiliários urbanos.

O aprofundamento em estudos sobre o tema para que o(s) órgão(s) público(s) tenham um melhor esclarecimento afim de poder definir por meio do entendimento deste(s) setor(es), seria interessante e desejável. Porém, é comum encontrar em normas e legislações a adoção de um mesmo conceito para o assunto, sendo que este pode levar em consideração uma norma/legislação de maior hierarquia, ou até outra que, pelo entendimento do(s) setor(es), seja uma conceituação cabível. Pode-se observar esse tipo de adoção na Lei 10.098/2000 e a norma NBR 9050, que assumem conceituações idênticas, sendo que só caminham para lados diferentes quando dão exemplos do que são mobiliários urbanos de modo a adequarem aos seus respectivos objetivos. Uma sugestão é que se adotasse as definições apresentadas nesses dois documentos citados, considerando que, para a legislação brasileira e para a ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), esse é o entendimento a respeito do tema.

Também se faz bastante necessária a classificação dos objetos, visto que estes podem ser classificados de diversas maneiras, como escala, tipologia e função. Aqui, entende-se que a classificação por meio de tipologias e funções seriam mais cabíveis à gestão dos mobiliários urbanos, pois é comum que em órgãos públicos (assim como acontece na Prefeitura Municipal de Uberlândia), o assunto seja disperso em setores para melhor adequarem às suas atribuições. Portanto, a classificação dos objetos além de contribuir no que diz respeito à conceituação, também pode ser a chave para a divisão adequada dos objetos aos setores cabíveis.

5.2.2 ATRIBUIÇÕES POR SETORES

Assim como dito a priori, a divisão das responsabilidades por setor dentro dos órgãos públicos pode ser recorrente, portanto, é importantíssimo que essa se faça da forma mais correta. Antes de mais nada, é preciso que o tema seja adicionado à pasta de algum dos setores dos órgãos públicos. No caso da Prefeitura Municipal de Uberlândia, seria interessante a adoção do assunto pela Secretaria de Planejamento Urbano ou pela Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, por entender que o tema mobiliário urbano é sim um assunto a ser abordado por uma das secretarias, visto que abarca os conceitos tanto do planejamento urbano quanto do desenvolvimento urbano. Essa inclusão deve ser feita, levando em consideração a opção pela divisão do tema por atribuições de setores, e ainda, a importância de um setor que seja responsável pela distribuição e organização das questões pertinentes à pauta. Mesmo que cada setor tenha sua própria atribuição com mobiliá-

rios urbanos que tenham funções totalmente diversas dos de outro setor, estes devem passar por um setor em comum, propiciando maior organização e melhor estrutura de gestão.

Quanto a divisão do assunto por setores, esta não deve ser obrigatória, podendo-se adotar por 3 (três) sistemas:

- Criação de um setor específico para mobiliários urbanos: seria interessante no sentido de esse setor se dedicar exclusivamente ao assunto, trazendo maior credibilidade e eficiência na gestão;
- Adoção do assunto mobiliário urbano por um setor já existente: essa seria uma opção, caso não se faça possível ou necessária a criação de um setor específico por motivos de verbas ou saturação da máquina pública;
- Adoção do assunto mobiliário urbano por diversos setores tendo um setor como norteador do tema: caso a primeira opção não seja viável e a segunda não seja aplicável por limite de recursos, essa deve ser adotada no sentido de estruturar de forma mais organizada o tema.

5.2.3 NORMATIZAÇÃO E IMPORTÂNCIA DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

Como demonstrado até aqui, é de extrema importância que se faça a definição do assunto de forma conceitual e sua atribuição para os devidos setores. Para tanto, com o objetivo

de ser relevante e estruturada, no tange a forma, deve-se primar pela normatização do tema. Pode ser feito por meio de legislação, norma, cartilhas e até manuais, mas o importante é que seja feito. É nesse documento que constam informações sobre a conceituação do tema, classificação dos objetos e a forma como estes serão abordados e trabalhados pelo poder público, se será feita a criação de um setor específico para o assunto ou se será adotado por uma secretaria com possível divisão de atribuições. Também será da alçada deste documento a explicitação e definição de todos os meios aderidos pelo poder público para a gestão dos mobiliários urbanos, sendo os que aqui já foram e os que ainda serão apresentados.

A importância dos mobiliários urbanos também deve ser abarcada por esse documento. Lembrando que tal importância não diz respeito apenas às suas funções básicas, mas a todo o universo de questões pertinentes aos objetos. Assim como a presente pesquisa já demonstrou, os mobiliários urbanos devem primar por questões que vão muito além das suas funções e estas devem ser esclarecidas e definidas a fim de trazer maior pertinência e justificar o tema. O mobiliário urbano, além de cumprir sua função básica, também deve cumprir com questões simbólicas e estéticas, por exemplo. No documento que aqui é proposto, devem constar além de suas funções primordiais, o cumprimento das diversas outras funções atribuídas aos mobiliários urbanos, de forma a tornar o espaço urbano mais interessante e atrativo ao usuário. Vale lembrar que, como apresentado no capítulo anterior, alguns equipamentos, segundo os próprios usuários, se quer cumpre com suas funções básicas de forma desejável, portanto tal questão deve ser revista

para que esses objetos possam vir a satisfazer as necessidades dos usuários tanto no em se tratando da função básica do objeto, bem como suas outras funções de simbolismo e estética, por exemplo.

5.2.4 ESTÉTICA

Novamente traz-se a baila a importância estética dos mobiliários urbanos, no sentido de esta não dizer respeito apenas à beleza dos objetos de forma isolada, visto que esta implica diretamente na estética dos espaços urbanos, trazendo simbolismo e se tornando marcos e pontos de referência neste espaço, talvez até se tornem ícones de seu espaço de implantação.

A questão da estética deve ser cercada pelo poder público sendo aplicados padrões estéticos para os mobiliários urbanos. Quando aqui se fala em “padrões”, estes não possuem a conotação de engessar e homogeneizar o espaço urbano, mas sim de propor diretrizes de criação de desenhos aplicáveis aos objetos de modo que estes se comuniquem como uma família de equipamentos, dando uma unidade à cidade, não no sentido de deixar a cidade inteira com uma mesma característica, mas sim de que cada espaço da cidade guarde suas características, imagem e culturas próprias, porém de forma que se comuniquem com outros espaços. Mesmo quando os objetos tenham um desenho que possa ser totalmente diferente de outro, estes devem carregar consigo uma essência, que talvez até de forma inconsciente faça o usuário identificar o espaço onde ele se encontra.

A questão da estética é bastante subjetiva, visto que cada pessoa carrega suas experiências pessoais que, por conseguinte, a faz aceitar bem ou não algo e assim ser atraída ou não para aquele algo. Também, cada espaço da cidade conta uma certa história, como os bairros históricos, centros financeiros, setores industriais e até zonas residenciais. Nesse sentido, é notório que cada indivíduo carregue em si sua imagem, acarretando, de certa forma, a própria valorização do contexto populacional em que vive, algo de significativa relevância. Porém, um corte abrupto da imagem de um lugar para o outro pode causar estranheza e a simples sutileza carregada no desenho de um objeto pode, talvez, deixar esse corte menos abrupto e mais aceitável. Mesmo que o desenho da malha urbana ou a característica dos edifícios se contraponham, que as classes sociais sejam vistas de forma discrepante, e talvez uma pessoa que por ali passe e que ali não se sinta parte, um simples objeto que tenha a função de trazer conforto e segurança, se tornando um ambiente acolhedor, ambiente que tenha sim relação com o seu ambiente de origem e que faça com que esta pessoa se identifique e se sinta pertencente ao local como parte integrante daquele espaço. Essa é a função da estética.

No que tange ao ponto de vista dos projetistas, as diretrizes para o desenho de uma linha de equipamentos podem se tornar um ponto de partida para que se consiga chegar em um resultado mais

desejável, aplicável e aceito no espaço ao qual o mobiliário urbano se encaixará.

5.2.5 AQUISIÇÃO

No que tange a aquisição de bens e serviços pelo poder público, adentra-se no âmbito da Lei 8.666/93 que institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e de outras providências. Nesse sentido, a aquisição dos mobiliários urbanos deve passar por processos de licitações, assim como a gestão dos contratos que resultarão destas. No caso da compra do mobiliário urbano por catálogos, esta não deve ser aderida como um padrão pelo poder público, visto que estes objetos não carregam simbolismo e identidade para o espaço de implantação proposto. Porém, este sistema não pode ser entendido como um vilão, mas sim como um recurso a ser usado de forma esporádica quando não se é viável a implantação de um equipamento exclusivo para o espaço.

No caso do mobiliário urbano exclusivo para uma certa localidade, podem ser feitas licitações para o projeto dos objetos, outra licitação para produção e até uma terceira licitação para gestão e manutenção dos equipamentos. Porém, existem também empre-

sas especializadas que trabalham com todos os processos acima citados, sendo possível, portanto, uma licitação única que englobe todas essas questões.

Vale destacar que, o edital de licitação para os equipamentos deve conter como base de referência o documento de normatização dos mobiliários urbanos, e ainda todas as questões pertinentes e descrições específicas conforme a necessidade do poder público.

5.2.6 IMPLANTAÇÃO DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

Assim como devem ser feitas as diretrizes para criação de desenho dos mobiliários urbanos, por exemplo, também devem ser criados manuais de implantação para estes objetos. O documento legal que aqui se propõe que o poder público adote, também deve contemplar questões de instalação dos equipamentos. Neste documento, devem conter questões mais burocráticas e, por conseguinte, de gestão, sendo discriminadas as atribuições para a implantação dos mobiliários urbanos.

Porém, em se tratando de instalação, permeia-se também no campo técnico do assunto. As questões técnicas sobre a instalação dos mobiliários urbanos podem e são desejáveis que assim sejam elaboradas, de forma separada ao documento de normatização, visto que cada tipologia de equipamentos demanda um certo grau de detalhamento e de complexidade, que deve ser abordado de forma aprofundada para que não se tenham problemas futuros com as instalações das peças. Por conta disso, os manuais técnicos de

instalação dos objetos podem ser bastante grandes e talvez não seja interessante que fossem incorporados uns aos outros. No que tange a gestão, tem-se que, são elas, divididas por setores dentro do poder público, isso se torna mais claro, visto que cada setor deve criar os manuais de implantação dos equipamentos a eles atribuídos, mas, claro, tendo como base de referência o documento de normatização sobre os mobiliários urbanos.

Nos documentos técnicos de implantação dos mobiliários urbanos é de suma importância que, além dos projetos dos objetos de forma isolada, também sejam contempladas todas as questões de adequação do local onde se propõe a instalação do equipamento. Também devem conter diretrizes para estudos de viabilidade de instalação de cada peça com regras a serem adotadas por cada localidade distinguindo os espaços onde são passíveis de instalação do objeto ou não. Isso se deve em alguns casos, pois pode acontecer de um local não ser compatível e viável para a instalação de certa peça. Nestes casos, se a demanda pelo equipamento for alta, deve-se contemplar uma solução ao problema. Por exemplo, em uma calçada estreita, um abrigo de espera de ônibus pode ser um equipamento muito grande que poderia gerar transtornos e obstruir a passagem dos transeuntes. Desta feita, uma solução seria apenas a indicação de parada de ônibus por placas. Não seria a solução mais confortável para as pessoas que ali fossem esperar pelo transporte público, porém geraria menor transtorno e talvez um menor risco de acidentes.

5.2.7 INICIATIVA PRIVADA

O incentivo da iniciativa privada, pode ser uma solução para a viabilização de implantação de algum tipo de mobiliário urbano específico que seja financeiramente inviável à máquina pública. Este pode acontecer de forma que o interessado implante o equipamento no espaço urbano e faça a adoção e gestão deste em troca de material publicitário. Esta prática, já foi muito comum em algumas cidades, principalmente as pequenas e do interior. Esse tipo de situação, em que famílias e empresas doavam algum mobiliário urbano e em troca tinham estampados seus nomes nestes objetos, como por exemplo, e mais corriqueiros, os bancos de praças.

A questão da adoção do mobiliário urbano por troca de material publicitário, pode ser contemplada em licitações por prazos, ou seja, que se faça uma licitação por exemplo de 2 (dois) anos. Nesse caso, o ganhador adquiriria o direito de adoção do equipamento pelo prazo de dois anos, sendo passível de rescisão de contrato caso alguma das partes não cumprissem com o proposto em edital. Porém, para essa situação, é importante que seja composto tal questão no projeto do mobiliário urbano, para que este já contemple em sua estrutura o espaço pertinente para publicidade, evitando assim adaptações que possam descaracterizar a peça e causar poluição visual. Desta maneira, este espaço para publicidade deve atender às demandas e expectativas dos interessados e serem alocados em pontos estratégicos e atraentes para os vencedores da licitação, ou seja, o poder público.

Outra questão que será abordada no próximo item é sobre panfletagem e publicidades clandestinas nos mobiliários urbanos. Neste caso em específico, uma possível solução talvez seria contemplar em alguns mobiliários urbanos espaços para pequenas aplicações de publicidade por curto espaço de tempo sem custos a quem vá publicar e de forma democrática e rotativa. Tal iniciativa poderia ser uma solução para a diminuição de vandalismo nos mobiliários urbanos e além disto, uma forma de os próprios interessados fazerem a vistoria de quem está cumprindo ou não com o contrato, visto que são eles os próprios interessados em manter aquele espaço organizado e bem gerido. Porém, para a adoção de tal sistema, seria preciso um piloto para estudar se seria aceito ou não pela população.

5.2.8 MANUTENÇÃO DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

A importância da manutenção dos mobiliários urbanos se dá no sentido de elevar ao máximo o tempo de vida útil de cada equipamento. A manutenção deve ser entendida não apenas no sentido de reparar os objetos quando eles se danificarem, mas sim de serem feitas manutenções preventivas, limpeza e vistorias frequentes.

A adoção de licitação para manutenção dos mobiliários urbanos pode ser uma solução para desafogar o setor público, porém esta deve ser regida e acompanhada pelos setores pertinentes, com feedbacks constantes quando for o caso. Seria interessante que as licitações contemplassem toda a vida útil dos equipamentos, desde seu projeto, passando pela produção e implantação, até sua manu-

tenção tendo em vista, que em tese, as empresas licitadas já teriam uma certa familiaridade com os objetos fazendo assim uma gestão mais adequada.

Caso não sejam adotadas licitações para a manutenção dos mobiliários urbanos, seria desejável que se tivesse um setor no poder público que pudesse atender a essa demanda de forma exclusiva. A importância dessa exclusividade se dá pelo fato de os mobiliários urbanos serem implantados aos milhares na cidade, e caso seja adotada a manutenção por uma equipe ou setor que já tenham outras atribuições, talvez esse serviço não seja feito da forma adequada. Outro ponto que deve ser avaliado e, talvez, implantado pelo(s) poder(es) público(s) e inclusive até pela equipe de manutenção dos mobiliários urbanos, é a existência de uma equipe de fiscalização para identificar e apontar quais localidades necessitam de manutenção de forma mais urgente, fazendo assim o controle das manutenções e atendendo de forma igualitária todos os pontos do espaço urbano, visto que uma reclamação constante nas entrevistas com os usuários dos mobiliários urbanos da cidade de Uberlândia sobre a manutenção trata-se justamente do fato de os equipamentos instalados nas regiões centrais serem mais bem mantidos que os que são implantados em regiões periféricas.

Assim, como já existe na Prefeitura Municipal de Uberlândia, um canal de ouvidoria para que os próprios usuários façam apontamentos e solicitações de manutenção, é de extrema importância, já que a fiscalização pode não alcançar em tempo hábil algum objeto que esteja necessitando de manutenção de forma mais urgente.

5.3 DIRETRIZES PARA PROJETO DE MOBILIÁRIO URBANO

Assim como o poder público tem papel de substancial valia quando se fala em gestão dos mobiliários urbanos, há que se considerar os usuários como os protagonistas para o projeto destes objetos, visto que estas pessoas são os reais beneficiados e que terão o maior contato com eles.

A criação do desenho deve primar, inicialmente, questões que dizem respeito diretamente ao conforto, comodidade e segurança dos usuários. Vale lembrar que aqui não se adentrará no âmbito do desenho industrial¹⁹ e suas etapas, das quais entende-se como a parte do que aqui se pretende e como um passo e estudo anterior caminho pelo qual o designer, arquiteto, engenheiro e quaisquer outros profissionais que venham a projetar o mobiliário urbano já deveria ter trilhado. O presente estudo se reserva a apresentar questões de necessidades dos usuários, que devem ser contempladas para completar a experiência destas pessoas no espaço público de forma mais conveniente.

Assim como o que foi apresentado anteriormente, também para a criação das diretrizes de projeto do mobiliário urbano, serão levados em consideração os pontos apresentados em pesquisa com os usuários. Tais pontos são uma adaptação da Ficha de Análise descrita por Munari (2008, p.96-102) e foram levados em consideração os critérios apresentados pelo autor que mais se encaixavam no

¹⁹A bibliografia utilizada de Bernd Löbach publicada inicialmente em 2001 o autor utiliza o termo desenho industrial. Para esta dissertação de mestrado será utilizado o termo design, considerando o contexto atual.

que diz respeito ao mobiliário urbano. Porém, essa pesquisa cumpre em se aprofundar em cada critério de modo a esclarecer qual a importância de cada um deles para o assunto.

Também é importante salientar que antes de qualquer projeto e desenvolvimento de mobiliários urbanos, os profissionais devem consultar as normativas a respeito do mesmo, para que seu desenho contemple, além das expectativas dos usuários, as expectativas do poder público acerca do assunto.

5.3.1 DIMENSÕES DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

Antes do desenvolvimento do projeto, o profissional deve conhecer o público para o qual os mobiliários urbanos serão criados. Portanto, um estudo sobre as proporções e medidas padrão dos usuários é significativo e se insere no campo da antropometria. É interessante a avaliação das estaturas e proporções médias dos potenciais usuários para que os objetos se adequem aos mesmos, trazendo maior conforto e comodidade. Porém, entende-se a dificuldade em aplicar estes estudos para a criação de uma média padrão para o público específico e quando constatada a inviabilidade do estudo, deve-se adotar um padrão antropométrico que melhor se adequa a situação.

A importância da antropometria se dá pelo fato de que diversas pessoas, de diversas origens e com diversas necessidades, serão usuárias dos mobiliários urbanos. Sendo assim, estes objetos devem conter características físicas que melhor se adaptem a toda

essa diversidade, trazendo um maior conforto aos usuários. Neste sentido, faz-se os seguintes questionamentos: qual a altura ideal de um assento de um abrigo de espera de ônibus? Seria um que atendesse a uma criança com baixa estatura? Um que atendesse a um adulto de estatura alta? Ou um idoso com dificuldades de locomoção? Talvez a resposta seria, depende. Depende da demanda que se tem no local onde está implantado o equipamento. Está implantado próximo a uma escola onde milhares de crianças vem e vão todos os dias? Ou perto de um hospital onde boa parte dos usuários deste equipamento se encontram com um certo grau de desconforto e dificuldade na mobilidade? Poderia ser próximo a uma indústria, onde seus funcionários esperam o transporte público após um dia de árduo trabalho. Portanto, não deve existir uma regra que se aplique de forma rígida para todos os objetos, e sim um estudo de demandas de usuários para os mobiliários urbanos que serão implantados no espaço público.²⁰

As dimensões também não devem ser pensadas apenas contendo relações diretas com os usuários. Numa praça, por exemplo, os postes de iluminação não funcionam de forma diretamente ligada aos usuários, eles iluminam o espaço público que trazem de forma indireta a segurança para as pessoas quando ali necessário. Porém, de que adiantaria em uma praça bastante arborizada, ter postes de iluminação com grandes alturas? As próprias árvores fariam sombra no ambiente deixando a praça escura e perigosa. Neste sentido, o que aqui se pretende elucidar é que, independente da tipologia dos mobiliários urbanos a serem implantados, os estudos

²⁰ Argumento desenvolvido a partir da fala do professor Dr. Paschoarelli durante a banca de qualificação deste mestrado.

de dimensões devem ser adotados de forma a trazer um melhor resultado ao objeto. No caso do exemplo, postes de iluminação baixos poderiam sanar o problema.

5.3.2 FUNCIONALIDADE E ERGONOMIA DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

O conforto no uso do espaço urbano está diretamente ligado a funcionalidade e ergonomia dos mobiliários urbanos, dado ao fato que um equipamento que funciona de forma inadequada pode gerar uma situação desagradável e desconfortável ao usuário, afetando na experiência deste com o espaço em que se encontra.

Os equipamentos devem ser projetados para cumprir da melhor forma possível o que lhe é proposto. Pode-se pegar de exemplo os abrigos de espera de ônibus, indicados aos usuários da cidade de Uberlândia na pesquisa já apresentada. Uma das maiores reclamações dos usuários foi o fato de que em dias de sol a cobertura não é suficiente para tapar a radiação da luz solar, deixando os usuários desconfortáveis e com calor. Já em dias de chuva, segundo relatos, os usuários necessitam subir nos bancos para evitar de se molharem e mesmo assim se molham. Ou seja, será que os abrigos de espera de ônibus realmente abrigam? Por meio das informações coletadas com os próprios usuários, conclui-se que estes objetos não abrigam e de forma geral não apresentam boa funcionalidade.

Ergonomicamente falando, a relação entre homem/objeto deve ser melhor acertada e ajustada para a melhor aplicação da função dos mobiliários urbanos trazendo maior conforto e segurança. Um banco de praça anatômico, por mais rígido que possa ser seu material, pode trazer uma relação de conforto com o usuário pelo fato de “vestir” a pessoa que nele senta. Talvez seja comum a crítica quanto ergonomia e conforto de um objeto pelo material do qual ele é feito, porém, em alguns casos, a relação de desconforto está mais relacionada a forma do que ao material. Assim, um simples ajuste no desenho pode ser crucial para uma melhora significativa da comodidade que o objeto apresenta.

A localização onde o mobiliário urbano será inserido deve ser pensada também de forma a se adequar aos cidadãos. Portanto, o projeto dos espaços onde estes objetos vão se inserir, também deve ser contemplado no projeto do mobiliário urbano em si, quando necessário. Por exemplo, de que adianta projetar um abrigo de espera de ônibus contemplando espaço para cadeirantes se estes não forem implantados em uma calçada com acesso e regularização adequada a esse tipo de usuário? Outro ponto a ser estudado são questões de tecnologia, o equipamento é passível de receber certo tipo de inovação como cobertura fotovoltaica ou tomadas para gadgets e wi-fi? Mesmo que no momento em que o projeto esteja sendo concebido, não seja aplicável a adoção destas tecnologias, talvez seria interessante a previsão de instalação destas nos objetos a fim de recebê-las em um futuro, pensando que um mobiliário urbano deve ter uma vida útil longa e possa alcançar essa viabilidade.

Estes fatores de funcionalidade e ergonomia se relacionam de forma direta com a questão das dimensões, visto que um depende do outro para apresentar um melhor resultado.

5.3.3 MATERIAL DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

A discussão sobre material é, talvez, uma das mais amplas e complexas no universo do mobiliário urbano, levando em conta que este implica de forma direta sobre outros fatores como conforto, acabamento, durabilidade, manutenção, custos e diversos outros. Para a escolha correta dos melhores materiais a serem aplicados, devem ser feitos estudos a respeito do local de implantação dos mobiliários urbanos, das funções que estes carregam e também dos custos de implantação e manutenção que eles podem gerar.

Por exemplo, para um banco de praça, o metal pode ser um material de fácil manutenção e de bom preço, porém é extremamente desconfortável em dias de muito sol. O concreto também é um material com bom preço e que, dependendo do calor, seu tato é tolerável, porém é um material de manutenção difícil pois, caso seja quebrado dificilmente aceitará reparo. Já a madeira é um material que pode ser adquirido a um bom preço, possui tato mais confortável, inclusive em dias quentes, mas em relação à manutenção apresenta um custo-benefício não muito aceitável no que diz respeito ao poder público, ainda que se bem mantida a madeira pode durar vários anos, mas a manutenção deve ser recorrente e com um custo talvez bastante elevado se comparado aos outros

materiais. Talvez uma solução seria a madeira plástica, um material que tem a durabilidade do plástico, que resiste bem por vários anos se implantado de forma correta e possui o tato tolerável, que não esquentam muito em dias de calor. Porém, no quesito custo é insuficiente, visto que ser um pouco elevado em contraponto com a questão do custo-benefício, pois apresenta uma necessidade de manutenção menos frequente. Também deve-se pensar pela questão da flexibilidade do material, por exemplo, uma lixeira metálica amassada ou um poste metálico amassado pode ser desamassado sem descaracterizar a peça? A adequação do material não diz respeito também apenas ao seu uso direto com o usuário, mas de questões como a viabilidade de um reparo a ser feito.

O material deve ser pensado também de forma a guardar um certo simbolismo para a população que fará uso do mobiliário urbano. Isso é evidente, a partir da análise de regiões das cidades com características distintas. Por exemplo, a madeira talvez possa carregar um valor de simbolismo maior para uma região de valor histórico, por ser um material bastante usado antigamente, da mesma forma o metal talvez possa ser associado às regiões mais industriais e/ou modernas. Essa exemplificação tem por intenção apenas ilustrar uma situação e não deve ser entendida como regra.

5.3.4 ACABAMENTO DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

O acabamento tem relação direta com a questão do material, pois a complexidade do mesmo depende das limitações que o material pode alcançar. Por exemplo, o concreto pode ser

moldado de infinitas formas, sejam elas sinuosas ou retilíneas, porém ele pode sofrer algumas lascas ou apresentar rebarbas no momento de desenformar. Essas rebarbas e lascas podem sim serem reparadas e ajustadas, mas demandam tempo e material para serem feitas, talvez por esse fato seja comum quando se encontra mobiliários urbanos em concreto, estes apresentarem um acabamento a desejar.

No caso de peças produzidas de formas mais artesanal, como algumas feitas em concreto ou em madeira, o acabamento pode ficar a desejar pelos motivos citados acima e inclusive por questões de tempo e demanda, visto ser necessário abrir mão um acabamento mais refinado para se adequar ao prazo. Já objetos produzidos de forma industrial podem apresentar um melhor acabamento, já que os maquinários apresentam precisões milimétricas de cortes, soldas e vários outros tipos de acabamentos.

O acabamento tem um papel preponderante no que diz respeito à utilização dos mobiliários urbanos. Por exemplo, novamente citando as entrevistas feitas com os usuários na cidade de Uberlândia, uma reclamação constante sobre os bancos em concreto é o fato de sua textura áspera desfiar e estragar as roupas e machucar a pele dos usuários. O concreto pode apresentar diferentes acabamentos e, no caso dos mobiliários urbanos, é desejável que apresente um acabamento mais liso de forma a não ocasionar acidentes e desconforto aos usuários. No caso da rusticidade dos bancos de concreto apresentados na pesquisa e criticados por esse aspecto, esse talvez possa ser resultado de uma fabricação artesanal com mão

de obra não especializada ou material inadequado.

Também devem ser observados quanto aos acabamentos, as questões como quinas vivas que podem causar acidentes principalmente com crianças e idosos, rebarbas de materiais e componentes de fixação de peças, como parafusos que também podem ocasionar acidentes e afins. Outro ponto a ser esclarecido é que os acabamentos não dizem respeito somente às questões de forma das peças, mas também de pinturas, vernizes e outros, por exemplo.

5.3.5 DURABILIDADE DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

A durabilidade também é uma questão de extrema importância no que diz respeito aos mobiliários urbanos, já que geralmente estes são implantados em espaços abertos e sujeitos às ações do tempo, como sol e chuva. A durabilidade é essencialmente ligada à fatores como a escolha correta dos materiais e também sua manutenção de forma apropriada.

Materiais como o metal tem uma vida útil bem longa, porém sem a devida manutenção estes podem apresentar ferrugens e corrosões que algumas vezes são irreversíveis. Em locais litorâneos, por exemplo, o metal é um material que sofre bastante com as condições do ambiente por conta da salinidade, que aumenta a possibilidade de ferrugem na peça. Já a madeira, se implantada em local aberto, sujeito a sol e chuva, sem a manutenção frequente em relação ao seu acabamento, pode apodrecer também de forma irreversível, sendo necessária a substituição. Outro material que pode sofrer com a ação do tempo é o plástico, que se implantado

em local de insolação frequente e rigorosa pode ressecar e trincar. Também devem ser levados em consideração na hora de se projetar os mobiliários urbanos os ataques de vândalos. Os objetos devem tentar driblar tais ações ao máximo possível para que este não seja um fator decisivo para a baixa durabilidade das peças. Contemplar no desenho das peças espaços e interfaces para apresentação de campanhas educativas também pode ser uma solução para conscientizar a população em ajudar a manter os mobiliários urbanos. Podem ser estudadas também outras questões para tentar balizar e/ou educar os usuários.

5.3.6 MANUTENÇÃO DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

A manutenção dos mobiliários urbanos é um ponto de extrema importância para se elevar a vida útil destes e mantê-los atraentes. Um bom projeto de *design* prima por um resultado que elimine ao máximo a manutenção do produto. No caso dos mobiliários urbanos, isso se torna uma verdade absoluta, pois a manutenção feita pelo poder público nem sempre atende às expectativas.

A manutenção deve ser entendida não apenas como algo a ser feito para reparar o objeto, mas também como um recurso de prevenção da degradação desse objeto. Nesse caso, a manutenção preventiva fica a cargo da gestão dos equipamentos, porém o projetista deve elaborar peças com mecanismos que facilitem a manutenção frequente e reparo das peças. Pensando em uma lixeira pública, esta deve receber manutenção frequente para a retirada

do lixo, portanto ela deve conter um mecanismo que facilite essa ação de forma dinâmica, prática, rápida e, principalmente, segura para os servidores que fazem a coleta. Esses mecanismos devem ser intuitivos e de fácil acesso, pois quando são difíceis, talvez eles possam gerar estresse nos servidores e gerar algum uso de forma equivocada, podendo assim danificar a peça e inclusive causar algum tipo de acidente.

No caso de reparos, é interessante o pensamento das peças por modulação, pois estes sistemas além de baratear a produção dos equipamentos, podem facilitar um eventual reparo que seja necessário. Essa solução é bastante prática e ainda, econômica e sustentável, no caso de algum componente do mobiliário urbano vier a estragar, pois o reparo pode ser feito apenas no componente e, quando não for viável, a substituição é apenas de uma fração do equipamento, sem que se tenha que trocar talvez toda a peça.

Assim como falado anteriormente, a opção por apresentar interfaces de campanhas educativas nos mobiliários urbanos pode ser efetiva, levando em consideração que a própria população deve cuidar e manter os mobiliários urbanos que são de uso público e, portanto, de interesse para todos. Os objetos devem apresentar desenho intuitivo para não gerar um uso inadequado e evitar que os próprios usuários, mesmo que sem a intenção, possam danificar os equipamentos.

5.3.7 ESTÉTICA E VALOR SOCIAL DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

Do ponto de vista do *design*, a estética é subjetiva, várias tipologias de desenhos, estilos, épocas e afins podem ser atrativas ou não para a população. Cada um guarda consigo uma certa quantidade de experiências que os faz ter uma noção de estética e de gosto pessoal. No caso dos mobiliários urbanos, é interessante que a estética dos equipamentos faça uma relação direta com o ambiente onde eles serão implantados. A paisagem urbana sofre interferência direta destes objetos já que eles são implantados por toda a área urbana (ou pelo menos deveriam ser) sendo parte integrante da imagem da cidade.

Do ponto de vista da unidade que é uma cidade, é interessante que os mobiliários urbanos sejam pensados como uma família de objetos, ou seja, uma linha de equipamentos que guardam em si uma essência que os unem. Porém, a cidade, mesmo sendo uma só, é composta por diversas regiões distintas que carregam simbolismos diferentes. É dever do projetista estudar, entender e respeitar essas diferenças, pois a elaboração de um equipamento que ali não se encaixa e que possa causar a não aceitação desse objeto por parte dos usuários, excluindo fatores afetivos e ocasionando inclusive o abandono e conseqüentemente a degradação deles.

Os mobiliários urbanos têm a função de unir, de serem democráticos, de possibilitarem o ir e vir, a segurança, a higiene, a comodidade e o conforto no espaço urbano. Portanto, eles devem primar por um desenho que carregue consigo todas essas questões de forma primorosa,

sem buscar a estética em si, como um ponto de partida e de chegada. Os desenhos dos mobiliários urbanos devem buscar a priori a aceitação, e é a partir desta que serão construídas relações afetivas, gerando valores simbólicos e trazendo identidade ao espaço e ao usuário, que passa a se identificar com os mobiliários urbanos.

5.3.8 ESSENCIALIDADE DOS MOBILIÁRIOS URBANOS

No que diz respeito a essencialidade, estudos de demandas e desejos dos usuários dos mobiliários urbanos devem ser feitos a fim de elucidar e apresentar o que deve ser pensado e o que não deve, para se projetar os objetos. Todas as pessoas que vivem em espaço urbano e inclusive as que não vivem, porém fazem o uso deste espaço, ocasionalmente são usuárias dos mobiliários urbanos. Portanto, o projetista que faz o uso da cidade também é usuário do mobiliário urbano e deve se inserir sim como sujeito de pesquisa. Porém, não é desejável que se faça a criação dos equipamentos sem uma consulta pública e levando em consideração apenas as experiências vividas por esse projetista para a elaboração dos objetos, pois essas experiências podem não ser suficientes para resolver problemas de usabilidade dos mobiliários urbanos diferentemente da consulta pública pode abrir um leque de sugestões, demandas e necessidades dos usuários que as vezes não façam parte do escopo inicial pensado pelo projetista.

Os mobiliários urbanos são implantados no espaço urbano para atender às demandas sociais e devem realizar suas funções efeti-

vamente. Porém, para alguns equipamentos, novas funções podem ser adicionadas, os deixando mais completos e com mais recursos para atender aos usuários. Essas novas funções podem ir de encontro ao conforto e higiene, por exemplo, uma lixeira pública não tem a necessidade de conter uma tampa que isole o lixo dela, porém um mecanismo que contemple essa tampa e que só abra quando acionada pelo usuário é desejável para evitar odores e contaminações. Já um banco de praça que tem função de descanso, não necessita de carregadores de *gadgets*, porém a adição destes pode trazer ao usuário uma nova função aplicável enquanto ele por ali descansa. Porém, essas funções não são essenciais, são desejáveis. Esses desejos devem ser cumpridos sempre que possíveis, pois possibilitam uma nova e melhor experiência do usuário no espaço público.

Existem outros casos em que alguns elementos que são implantados nos mobiliários urbanos não são desejáveis. Por exemplo, um abrigo de espera de ônibus que tenha proteções laterais para chuva e que nessas proteções contenham material publicitário, o material ali implantado pode deixar a lateral do abrigo opaca e obstruindo a visão dos usuários para o ônibus que está vindo e que ele deseja embarcar. Nesse caso, existe um elemento que não é essencial ao objeto e não é desejável, portanto, é um elemento passível de retirada.



5.4 INTEGRAÇÃO DOS CRITÉRIOS

Após apresentadas todas as diretrizes para projeto de mobiliário urbano, deve-se ater ao fato de que elas não devem ser pensadas de forma isolada, visto que em muitos casos um critério pode influenciar diretamente em outro. Portanto, o cruzamento de todos os pontos aqui apresentados, deve ser contemplado de forma a manter um desenho cada vez mais bem elaborado e, atendendo assim, as expectativas tanto do poder público ou qualquer outro agente que faça a implantação dos mobiliários urbanos, quanto dos usuários que de fato vão estar sempre em contato com estes equipamentos. Questões como por exemplo: conforto, material, durabilidade e manutenção devem ser integrados, até que se encontre um ponto em que todos os critérios estão em acordo. Assim como foi apresentado o exemplo anteriormente dos bancos de praças, um material pode ser resistente, porém não é confortável, já outro traz bom conforto, porém a manutenção é mais frequente e o material menos durável, é importante que se chegue a uma solução em que o material seja durável, de fácil manutenção e confortável com um bom custo-benefício. Chegar a esse ponto não é fácil, porém aí é onde está um dos maiores desafios em se projetar mobiliários urbanos: tentar ao máximo atender todas as expectativas de forma eficiente e aplicável.

A apresentação de todos esses pontos visa estabelecer critérios desejáveis de serem implantados a partir do projeto do mobiliário

urbano. Porém, o que essa pesquisa pretende não é criar regras, mas sim um direcionamento correto para os que desejam trilhar esse caminho. Tudo o que foi aqui citado pode vir a ser utilizado e adaptado à metodologia que o projetista melhor se afeiçoar. Fato é, que provavelmente um projeto que venha a ser implantado num espaço urbano com milhares de pessoas de diferentes tribos, classes, idades, necessidades e muitas outras diferenças não será apreciado e aprovado por todos os usuários. É possível que mesmo o melhor dos projetos sofra críticas de alguém que não se agradou com algum ponto. A busca pelo perfeito é uma viagem constante a ser feita, mas que nunca chega a seu destino, portanto, as críticas devem ser levadas em consideração como um feedback para futuras melhorias.

5.5 SÍNTESES DAS DIRETRIZES DE GESTÃO E PROJETO

As diretrizes para projeto e gestão de mobiliário urbano descritas anteriormente propõem objetivar a elucidação de questões pertinentes ao tema a quaisquer que sejam os profissionais que necessitem e que porventura, venham a ter contato com este tipo de análise a respeito dos mobiliários urbanos. De forma a melhor demonstrá-las, foram criados dois quadros, didáticos e sintéticos a fim de apresentar diretamente tais diretrizes.

Os quadros são divididos em 3 (três) colunas, quais sejam:

Item: o ponto principal das diretrizes e que norteia o que será feito adiante;

Critérios: quais os critérios fundamentais para o desenvolvimento das diretrizes;

Avaliação: o que cada critério pretende demonstrar e o que deve ser considerado.

Ressalta-se aqui, que propõe apresentar este trabalho, são sugestões para o melhor desenvolvimento no que tange a projeto e gestão dos futuros mobiliários urbanos em Uberlândia. Por conseguinte, é mister, que em muitos dos casos sejam feitas adaptações do que será exposto adiante, adicionando ou removendo itens de acordo com a necessidade de cada situação.

Quadro 05 - Síntese para Gestão de Mobiliário Urbano

ITEM	CRITÉRIOS	AValiação
Conceito	Aprofundamento	Aprofundamento teórico para desenvolvimento e elaboração de conceito próprio
	Adoção	Adotar conceituação definida por outra norma/legislação de maior hierarquia
	Classificação	Classificar os objetos por critérios, ou mais pertinente ao que se pretende
Atribuições	Criação de setor específico	Criação de setor específico dentro do poder público para tratar exclusivamente do tema
	Adoção por setor existente	Incorporar o tema a algum setor já existente (quando não for viável a solução anterior)
	Adoção por diversos setores	Incorporar o tema a vários setores tendo um setor como centralizador e norteador do assunto (quando não for viável as soluções anteriores)
Importância e Normatização	Normatização	Documento constando todas as informações pertinentes à gestão dos objetos
	Importância	O que os objetos representam na visão do poder público
	Funções básicas	Importância da função dos objetos ao que lhe é proposto
	Funções estéticas	Importância do desenho dos objetos no que diz respeito ao embelezamento e identificação do espaço público
	Funções simbólicas	Importância simbólica dos objetos para a população e seu ambiente de inserção

Estética	Simbolismo	Criar uma relação de afeição com a população e o espaço de inserção do objeto
	Padrões estéticos	Não no sentido de homogeneizar o espaço, mas para manter uma linguagem estética do ambiente urbano
	Família de objetos	Mesmo quando os objetos se divergem formalmente que mantenham uma essência que faça o encontro entre os mesmos
	Características ambientais	Deve carregar relação estética e simbólica com o ambiente em que se encontra e sua população
	Pertencimento	Transmissão de sensação de pertencimento aos usuários, no que tange, ao espaço público mesmo quando em ambientes que não familiares
Aquisição	Licitações	Lei 8.666/93 que institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências
	Licitações separadas	Uma licitação para cada situação, como projeto, produção, aquisição, gestão e manutenção e afins
	Licitação conjunta	Uma licitação conjunta prevendo todas as situações, como projeto, produção, aquisição, gestão e manutenção e afins
	Empresas especializadas	Contratação de empresas especializadas em mobiliário urbano que fornecem projeto, produção e manutenção dos objetos
	Catálogo	Evitar a aquisição de objetos por catálogos por não carregarem valores simbólicos e estéticos para o ambiente. Deve ser usado esporadicamente como uma possível solução
	Edital	O Edital de licitação deve ter como referência as informações do documento de normatização do mobiliário urbano

Implantação	Manuais	Elaboração de manuais de implantação dos objetos utilizando-se sempre como referência a normativa vigente acerca do tema
	Normatização	Desejável que os manuais de implantação se façam separados da norma que regulará o mobiliário urbano pelo poder público
	Localidades	Informações dos objetos nos manuais, bem como informações de adequação do ambiente de instalação para recebê-los
Iniciativa privada	Viabilização	Viabilizar adoção de objetos inviáveis à máquina pública
	Material publicitário	Adoção e gestão pela iniciativa privada em troca de publicidade nos objetos
	Licitações por prazos	Licitação de adoção e gestão dos objetos em troca de material publicitário por prazos para dar espaço a outros interessados
	Mobiliários urbanos	Os objetos a carregarem materiais publicitários devem contemplar essa situação em seu projeto evitando adaptações
	Panfletagem	Espaço para exposição de publicidade rotativa sem custos e de forma democrática, evitando panfletagens clandestinas e vandalismos
Manutenção	Licitação	Contemplar a manutenção em contratos de gestão a fim de desafogar o setor público
	Setor de manutenção	Setor que atenda a demanda de forma exclusiva (no caso de não licitação com terceiros)
	Manutenção Preventiva	Observar sempre o estado do objeto evitando futuras falhas ou danos
	Manutenção Corretiva	Evitar ao máximo que seja necessário, porém realizar quando preciso
	Fiscalização	Monitoramento dos equipamentos para observar a necessidade de manutenção preventiva ou corretiva
	Ouvidoria	Canais de atendimento aos usuários para solicitações de manutenção e reparo
	Formas de conscientização	Materiais e campanhas de conscientização para os usuários
	Higienização	Manutenção da limpeza dos objetos, não apenas em relação a lixos, mas também quanto a poluições visuais e vandalismos

Quadro 06 - Síntese para Projeto de Mobiliário Urbano

ITEM	CRITÉRIOS	AVALIAÇÃO
Dimensões	Demanda de público	Qual o público de maior expressividade para o objeto
	Avaliar estaturas do público	Quais dimensões corretas para que o objeto atenda a esse público em específico sem comprometer o uso por parte de outros públicos
	Relação direta com usuário	Dimensões que o objeto deve conter para melhor eficiência na interação direta com o usuário
	Relação indireta com usuário	Dimensões que o objeto deve conter para melhor eficiência na interação indireta com o usuário
Funcionalidade e Ergonomia	Conforto	Comodidade no uso por parte dos usuários em diferentes contextos de localidade, clima e afins
	Sintético	O objeto deve conter o necessário ao seu bom funcionamento, sem excessos
	Localização adequada	Infraestrutura necessária à implantação do objeto
	Prever futuras inovações	Tecnologias não viáveis de serem adicionadas no ato de implantação do objeto, mas que podem ser adicionadas no decorrer do tempo
	Segurança	Os objetos devem ser seguros em seu uso tanto em questões práticas como policiamento
Material	Local de implantação	Clima a ser exposto o objeto, infraestrutura necessária
	Resistência	Resistente a ação do tempo e uso constante
	Facilidade / Custo implantação	Materiais viáveis de serem implantados
	Facilidade / Custo manutenção	Materiais viáveis de serem mantidos
	Descarte	Utilizar materiais que possam ser reutilizados ou reciclados, que tenham um descarte sustentável

Acabamento	Limitação do material	Entender os limites que o material escolhido pode alcançar pensando na mudança do mesmo quando necessário
	Cantos e Quinas	Evitar quinas vivas e rebarbas
	Textura	Texturas confortáveis, que não arranhem, machuquem ou incomodem os usuários
	Pinturas / proteções	Acabamento de cores, vernizes e afins mantidos em bom estado
Durabilidade	Localidade	Região de implantação
	Intempéries	Clima a ser exposto o objeto
	Material adequado	Materiais resistentes ao ambiente e seu contexto ambiental
	Vandalismo	Evitar desenhos de objetos que possam facilitar esse tipo de atitude além de materiais e campanhas de conscientização para os usuários
Manutenção	Manutenção Preventiva	Observar sempre o estado do objeto evitando futuras falhas ou danos
	Manutenção Corretiva	Evitar ao máximo que seja necessário, porém realizar quando preciso
	Fiscalização	Monitoramento dos equipamentos para observar a necessidade de manutenção preventiva ou corretiva
	Ouvidoria	Canais de atendimento aos usuários para solicitações de manutenção e reparo
	Formas de conscientização	Materiais e campanhas de conscientização para os usuários
	Higienização	Manutenção da limpeza do objetivo, não apenas em relação a lixos, mas também quanto a poluições visuais e vandalismos

Estética e Valor Social	Localidade	Região de implantação e seu contexto
	Público	A quem se pretende o objeto
	Dimensão Sociocultural	Características simbólicas para o público e região
	Família de equipamentos / Unidade	Objetos que carreguem uma mesma essência e linguagem, mesmo quando divergem formalmente
Essencialidade	Funções básicas	Funções que o objeto deve cumprir
	Funções adicionais	Funções não obrigatórias do objeto, mas desejável por parte do público
	Tecnologia	Trazer maior comodidade no uso do objeto além de questões de desempenho
	Segurança	Os objetos devem ser seguros em seu uso tanto em questões práticas como policiamento

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O enfoque desta pesquisa teve como principal objetivo a análise dos mobiliários urbanos pela percepção e apropriação dos usuários. Ao serem observadas literaturas acerca do tema, observa-se que vários autores delimitam seus estudos em diversos enfoques, como por exemplo a interferência dos mobiliários urbanos na paisagem ou a usabilidade destes e por várias vezes questões como acessibilidade. As escalas abordadas pelos diversos autores quase sempre indicam a relação mobiliário urbano/ambiente urbano ou mobiliário urbano/usuário. Porém, o que se objetivou com esta pesquisa foi justamente a aproximação destas abordagens de forma a apresentar uma relação usuário/mobiliário urbano/ambiente urbano, buscando a relação usuário/ambiente urbano por meio dos mobiliários urbanos, a fim de serem apreciadas as diversas escalas do universo do mobiliário urbano.

Verificou-se também que, por vezes, esses equipamentos são avaliados de forma mais técnica por parte dos próprios pesquisadores, tendo em vista o conhecimento específico destes às suas áreas de atuação. Porém, a averiguação por parte dos usuários também se faz importante, visto que é para eles e por eles que os mobiliários urbanos são implantados no espaço urbano, e mesmo que os profissionais e acadêmicos da área sejam também usuários e alvos destes objetos, a validação destes por parte dos diversos outros usuários, que talvez não tenham um conhecimento mais elaborado sobre o tema, é de extrema importância para uma avaliação mais democrá-

tica e precisa dentro do que se espera para atender a diversas classes, tribos urbanas, particularidades físicas e de locomoção.

A busca pelo entendimento sobre ícones e memória coletiva aqui também se mostrou relevante, visto a sua relação direta com o que se apresenta em relação aos estudos sobre identidade do ambiente e paisagem urbana e sua percepção por parte dos usuários. Isso se dá pelo fato de os ambientes e objetos que se relacionam a um certo grupo ou cultura tenderem a ser mais lembrados coletivamente, carregando consigo questões afetuosas e simbólicas, podendo até transformar a percepção destes em ícones para este grupo. Tais relações tendem também a apresentar maior pertencimento dos grupos em relação aos ambientes, pois a identidade da localidade é também a identidade daquele grupo que ali vive e ali pertence. Ainda no viés da identidade, os mobiliários urbanos têm também papéis de relacionar o micro ao macro, ou seja, as várias partes distintas que formam o ambiente urbano podem se interrelacionar por meio destes objetos sem perder suas identidades. A utilização de uma família de mobiliários urbanos implantadas em uma cidade pode vir a trazer identidade a diversas localidades, contemplando desenhos que melhor se enquadrem a cada situação, porém guardando entre eles uma essência que os comunique e os identifique como membros de um mesmo espaço, apesar das distinções. A importância por trás desse fenômeno é justamente o fato de que as tribos urbanas não se isolam em seus bairros, as pessoas tendem a transitar pela cidade passando por diversas localidades com diversas características distintas, seja para ir à escola ou ao trabalho, seja para passear ou visitar amigos e familiares,

e neste contexto, mesmo que o ambiente em que este indivíduo se encontra seja totalmente oposto ao seu ambiente de origem, uma simples peça de mobiliário urbano pode lhe apresentar uma certa familiaridade e transmitir-lhe a sensação de pertencimento, pertencimento este que, extrapola a escala do micro e alcança a escala do macro, ou seja, esta pessoa não pertence a este bairro, mas pertence a esta cidade, por exemplo.

Ainda tendo em vista o usuário, a relação direta entre ele e os mobiliários urbanos também foi alvo de discussão visto que, de que adianta as cidades implantarem equipamentos lindíssimos, que façam total relação com a cidade, porém que sejam desconfortáveis e não atendam às reais necessidades dos usuários? Caso algo do tipo aconteça, todo o sentido por trás da identidade do equipamento para com o ambiente em que ele se insere se perde totalmente, pois o ambiente não é feito apenas dos lugares, mas também das pessoas que ali se encontram e um bom mobiliário urbano busca o atendimento além da necessidade estética e de embelezamento da cidade, mas questões funcionais e de conforto aos que se apropriam destes. Para que bons resultados sejam alcançados no sentido da relação direta entre mobiliário urbano/usuário, os estudos sobre ergonomia e antropometria são discussões que muito interessam ao tema aqui pesquisado, pois tais estudos visam justamente a adequação dos objetos, atividades e proporções corretas aos que se utilizaram dos equipamentos. Também deve-se lembrar que, o estudo da ergonomia e antropometria para atender aos mobiliários urbanos entram em uma esfera bastante complexa e que demanda um estudo aprofundado e bem elaborado, para

que se atenda aos indivíduos que farão uso dos equipamentos, visto que em alguns casos é possível observa-se uma demanda maior de usuários com alguma característica distinta, porém em outros casos é comum a diversidade de usuários. O atendimento aos usuários por parte dos mobiliários urbanos com conforto, comodidade e segurança deve ser um princípio básico ao desenvolvimento do projeto destes equipamentos, tendo em vista a busca pela adequação ao maior número de indivíduos possível.

Já dentro do escopo desta pesquisa, objetivou-se a delimitação de um ambiente de estudo e áreas de estudo para uma melhor averiguação de todos os pontos acima citados. O ambiente de estudo que aqui analisa-se, a cidade de Uberlândia/MG, foi escolhida por se tratar de um centro urbano de grande porte e que tem como característica uma população diversa, com pessoas vindas de diversas localidades, de diversas culturas e diversas necessidades. Também foram delimitadas áreas de estudo que melhor atendessem ao desenvolvimento da pesquisa, sendo definidas áreas centrais da cidade com características distintas por se tratar de localidades com grande fluxo de pessoas, além de buscar a avaliação dos mobiliários urbanos por meio de tipologias de usos diversas.

A escolha das áreas de estudo tendem apresentar questões de usabilidade distintas, porém também vai de encontro ao que se averiguou ao buscar o entendimento do assunto mobiliário urbano por parte da Prefeitura Municipal de Uberlândia, já que de acordo com cada tipologia de equipamento um setor é designado responsável pelo mesmo. Essa aproximação à prefeitura levantou questões de

ineficiência de gestão e falta de preocupação direta, tanto com a imagem da cidade quanto com o usuário. É comum a utilização de mobiliários urbanos adquiridos de catálogos que não carregam consigo questões simbólicas e de identidade ao ambiente em que se implantam, além de não cumprirem de forma satisfatória aos anseios dos usuários. Porém, o ponto crítico a respeito da gestão dos mobiliários urbanos por parte da Prefeitura Municipal de Uberlândia é o simples fato destes objetos serem divididos e geridos por diferentes setores, de acordo com suas funções e atribuições, sendo que não existe nenhuma normativa que os façam comunicar e o entendimento destes ficam a cargo das experiências e do escopo de cada um dos setores, além de assim também serem feitas as gestões destes. A comunicação entre tais setores se mostrou também não eficiente, apresentando uma deficiência de gestão que deve ser corrigida e não deve ser ignorada. O fato de os mobiliários urbanos serem escolhidos e implantados para atender não questões de identidade e simbolismo, nem questões sociais e de necessidades, mas sim para atender anseios políticos e trazer uma maior credibilidade à gestão que se segue, algo também observado durante a pesquisa. Deve-se entender os mobiliários urbanos como pertencentes a uma política de longo prazo, e não a gestões que duram de 4 em 4 anos, pois se assim forem pensados, em breve se observará um carnaval de equipamentos mal implantados, mal mantidos, que não se comunicam nem com o ambiente e nem com os usuários e que poderão sucumbir ao abandono.

Considerando a esfera do entendimento dos equipamentos pela relação mobiliário urbano/usuário, as pesquisas aqui apresentadas

tiveram como intuito buscar a percepção e apropriação dos objetos por parte dos usuários, sendo utilizado o método apresentado por Munari (2008) de sua Ficha de Análise, porém de forma adaptada ao que aqui se esperava estudar. Os questionários apresentados foram elaborados para avaliar os mobiliários urbanos por meio de questões como: dimensões, estética, manutenção, valor simbólico e afins. Os objetos a serem avaliados foram selecionados pela relação direta e dinâmica que eles apresentam junto aos usuários, porém os resultados são passíveis de serem aplicados aos diversos outros mobiliários urbanos, pois entende-se que mesmo que apresentem características distintas, se os equipamentos que têm uma maior relação com os usuários atendem as necessidades destes, os demais objetos também podem satisfazê-los seguindo o mesmo escopo.

Os resultados das aproximações, tanto com a Prefeitura Municipal de Uberlândia como com os usuários dos mobiliários urbanos, formaram subsídios para a criação das diretrizes de projeto e gestão que aqui foram apresentadas esperando que a partir desta pesquisa e seus resultados venham a auxiliar e servir de subsídio para que os profissionais da área de design, arquitetura, engenharia e afins, que venham a desenvolver projetos de mobiliário urbano, tenham um ponto de partida e uma metodologia específica para a criação destes objetos de forma mais acertada e dentro do que se espera por parte do setor público, no que tange a viabilidade da população de modo geral, ao embelezamento e busca de identidade do espaço urbano a que se propõe, e aos usuários no que diz respeito à usabilidade, conforto, comodidade e segurança. Tal

metodologia, aqui apresentada como diretrizes para projeto, não visa uma “camisa de força” nem mesmo “engessar” o profissional criativo, sendo passível de adaptações e podendo se encaixar a diversos modelos metodológicos para o desenvolvimento do design de mobiliários urbanos.

Busca-se também com esta pesquisa trazer maior coerência na gestão dos mobiliários urbanos por parte do poder público, o principal agente por trás das políticas de escolha, projeto, implantação e manutenção dos objetos. Para tanto, também são apresentados diretrizes passíveis de aplicação por parte dos setores pertinentes para viabilização de implantação de mobiliários urbanos que melhor se integrem ao espaço, tendo em vista questões como viabilidade econômica e adequação de materiais aos ambientes propostos de forma a atender, além das reais necessidades dos usuários destes, ao poder público dentro de orçamentos pré estabelecidos e fixados no escopo da gestão pública.

Vale ressaltar que aqui também se objetivou a averiguação das diretrizes estabelecidas de forma a apresentar dados mais consistentes e sólidos, porém não seriam possíveis de ser apresentados tais resultados em tempo hábil dentro do período estabelecido para este trabalho. Portanto, esta pesquisa é passível de averiguação e validação a partir de futuras investigações. Também é importante salientar que a averiguação por parte das diretrizes de projeto são mais suscetíveis de serem estudadas, pois estas podem ser avaliadas e validadas em ambiente acadêmico, empresas, por parte dos próprios profissionais e afins, sendo sujeitas a aplicação no desenvolvimento dos projetos e avaliação por parte dos usuários por

meio de protótipos implantados em espaços pré estabelecidos. Já no que diz respeito às diretrizes de gestão, estas podem apresentar certa dificuldade para averiguação, e caso seja levada em consideração sua aplicação, a validação se dará a longo prazo, pois tais diretrizes além de entrar em escopos burocráticos e de influência direta de políticas públicas, elas visam também o atendimento ao mobiliário urbano durante toda sua vida útil e de modo a fazê-la cada vez maior.

Outro ponto já apresentado por diversas vezes durante o desenvolvimento da pesquisa é o fato de esta ter sido proposta, estudada e apresentada para a cidade de Uberlândia/MG, mas apesar de ter sido delimitado o ambiente de estudo nesta cidade, esta serve, principalmente, para que se tenha uma maior eloquência dos resultados. Porém, aqui propõe-se que os resultados apresentados sejam passíveis de serem adotados para outras cidades que possuam características semelhantes à Uberlândia. Podem-se também ser feitas adaptações e análises tendo esta pesquisa como base para o atendimento a diversas outras cidades de diferentes portes, características e necessidades sendo, inclusive, desejável que assim se faça.

REFERÊNCIAS

- ABRAHÃO, Júlia *et al.* *Introdução à ergonomia – da prática à teoria.* São Paulo/SP: Editora Edgard Blücher, 2009.
- ALVES, Lidiane Aparecida. *Os processos socioespaciais da zona periférica do centro: um estudo de caso da área central de Uberlândia (MG).* 2011. Dissertação (mestrado). Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia - MG. 2011. 309f. il.
- AÑEZ, Ciro Romelio Rodriguez. *Antropometria na Ergonomia.* Curitiba/PR, 2001.
- ARAÚJO, Wagner Satel. *Os memoráveis anos do futebol profissional do Uberlândia Esporte Clube.* 1998. Monografia. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia – MG. 1998. 57p.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.* Rio de Janeiro, 11 set. 2015.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 9283: MOBILIÁRIO URBANO - Classificação.* Rio de Janeiro, mar. 1986. Cancelada em 31 out. 2014.
- ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL. *Uberlândia/MG.* Disponível em: <http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/uberlandia_mg>. Acesso em 5 dez. 2018.
- BARBOSA, Ana Carolina de M. A.; CASTILLO, Leonardo A. G.; DANTAS, Ney Brito. *O Produto do espaço Urbano.* Recife/PE, 2008.
- BARDI, Lina Bo; ALMEIDA, Edmar de; FERRAZ, Marcelo Carvalho. *Igreja Espírito Santo do Cerrado.* Portugal: Editorial Blau, 1999.
- BLOG DA ARQUITETURA. *Quem criou o “Piso Paulista”, a tradicional calçada de São Paulo?* Disponível em: <<https://blogdaarquitectura.com/quem-criou-o-piso-paulista-a-tradicional-calçada-de-sao-paulo/>>. Acesso em: 30 de jan. 2018.
- BRANDÃO, Pedro. *A identidade dos lugares e a sua representação colectiva – Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público.* Lisboa: Série Política de Cidades – 3, 2008.
- BINS ELY, Vera Helena M. *Método da grade de atributos: avaliando a relação entre usuário e ambiente.* Porto Alegre/RS, 2005.
- BINS ELY, Vera Helena M.; TURKIENICZ, Benamy; GONTIJO, Leila. *Avaliação de abrigos de ônibus através de um modelo configuracional.* Florianópolis/SC, 1998.
- BOUERI FILHO, José Jorge. *Antropometria aplicada à arquitetura, urbanismo e desenho industrial.* São Paulo/SP: Estação das letras e cores Editora, 2008.
- BRASIL. Lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. *Lei de promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.* Brasília/DF, 20 dez. 2000.
- CARDOSO, Eduardo; SCHERER, Fabiano de Vargas. *Design de sistemas informacionais e mobiliário urbano integrados.* 2010.
- CORRÊA, R. L. *O Espaço Urbano.* São Paulo: Ática, 2000.
- CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana.* Lisboa/PT: Edições 70, 1971.
- CURICO, Gustavo. *Antonio A. De Mitry: na prática, a teoria é outra.* São Paulo, SENAI-SP Editora, 2014.
- Definition and Domains of Ergonomics. *International Ergonomics Association.* Disponível em: <<https://www.iea.cc/whats/index.html>>. acesso em 10 set. 2018.

- DUL, Jan; WEERDMEESTER, Bernard. *Ergonomia Prática*. Tradução de Itiro Iida. 3. ed. São Paulo/SP: Editora Edgard Blücher, 2012.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas IBGE. *Panorama da cidade de Uberlândia*. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/uberlandia/panorama>>. Acesso em 5 dez. 2018.
- FERREIRA, William Rodrigues. *O ESPAÇO PÚBLICO NAS ÁREAS CENTRAIS: A RUA COMO REFERÊNCIA - um estudo de caso em Uberlândia-MG*. 2002. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- FRANCISCO, Joana Magalhães. *Design inclusivo na cidade – Um contributo ao nível do Equipamento Urbano*. Tese (Tese Design) – Universidade de Lisboa. Lisboa, 2018.
- GABARDO, Marta Maria Bertan Sella. *A forma urbana e sua compreensão*. Tuiuti: Ciência e Cultura, n. 25, FACET 03, Curitiba, dez. 2001.
- GAMBARATO, Renira Rampazzo. *Ícones do design: da Bauhaus ao produto final*. Estudos Semióticos. [on-line] Disponível em: <http://www.fflch.usp.br/dl/semiotica/esi>. Editores Responsáveis: Francisco E. S. Merçon e Mariana Luz P. de Barros. Volume 6, Nº 1, São Paulo, jun. 2010, p. 18–25. Acesso em 23/01/2018. Disponível em: <<https://doi.org/10.11606/issn.1980-4016.esse.2010.49255>>
- GIL, Antonio Carlos. *Como elaborar Projetos de Pesquisa*. São Paulo/SP: Editora Atlas S.A., 4. ed. 2002.
- GREENSPAN, Jesse. 8 Things You May Not Know About the Hollywood Sign: Explore some surprising facts about this famed symbol of the U.S. movie industry. *HISTORY*, 2013. Disponível em: <<https://www.history.com/news/90-years-later-8-things-you-may-not-know-about-the-hollywood-sign>>. Acesso em: 09 de out. 2018.
- GUEDES, João Batista. *DESIGN NO URBANO: Metodologia de análise visual de equipamentos no meio urbano*. Tese (Tese Arquitetura e Urbanismo) - UFPE. Recife, 2005.
- HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. Tradução de Beatriz Sidou. Centauro, São Paulo, 2003.
- HALL, Edward T. *A Dimensão Oculta*. Lisboa: Relógio D'Água, 1986.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Pesquisa de Orçamentos Familiares 2008-2009*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/condicaodevida/pof/2008_2009/>. Acesso em 28 jan. 2016.
- IIDA, Itiro. *Ergonomia, projeto e produção*. 2. ed. São Paulo/SP: Editora Edgard Blücher, 2005.
- JÁUREGUI, Jorge Mário. *Estrategias de articulación urbana*. Buenos Aires: Nobuko, 2012.
- JOHN, Naiana; REIS, Antonio T. *Percepção, estética e uso do mobiliário urbano*. Florianópolis/RS, 2010. Disponível em: <<https://doi.org/10.4237/gtp.v5i2.106>>
- JOHN, Naiana. *Avaliação estética do mobiliário urbano e do uso de abrigos de ônibus por cadeirantes*. Dissertação (Dissertação Arquitetura e Urbanismo) - UFRGS. Porto Alegre, 2012.
- JORDAN, Patrick W. *Designing pleasurable products: na introduction to the new human factors*. London: Taylor & Francis, 2000. Disponível em: <<https://doi.org/10.4324/9780203305683>>
- JORNAL NACIONAL. *Grafites em muros de avenida de São Paulo são pintados de cinza*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2017/01/grafites-em-muros-de-avenida-de-sao-paulo-sao-pintados-de-cinza.html>>. Acesso em: 24 de out. 2019.

KESSEL, Zilda. *Memória e Memória coletiva*. São Paulo, 2003.

KOHLSDORF, Maria Elaine. *A apreensão da forma da cidade*. Brasília/DF: Editora Universidade de Brasília, 1996.

KOHLSDORF, Maria Elaine. *Estudo comparativo de desempenho topográfico entre localidades do Distrito Federal*. Brasília/DF, 1996.

KOHLSDORF, Gunter; KOHLSDORF, Maria Elaine. *Dimensões morfológicas dos lugares, Dimensão topográfica*. Brasília/DF, 2005.

KUDELSKA, Anna. Ícones Sacros e Ícones de Design: Entre espiritualidade e tecnologia. Dissertação (Dissertação Design de Equipamento) – Universidade de Lisboa. Lisboa, 2014.

LÖBACH, Bernd. *Design industrial - Bases para a configuração dos produtos industriais*. Tradução de Freddy Van Camp. São Paulo: Editora Blucher, 2001.

LOPES, V. M. Q. C. *Uberlândia: histórias por entre trilhas, trilhos e outros caminhos: memória, construção e apropriação dos espaços*. Uberlândia: EDUFU, 2010. Disponível em: <<https://doi.org/10.14393/EDUFU-978-85-7078-240-3>>

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. 3. ed. São Paulo/SP: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

MARANHO, Mariana Ciminelli; OLIVEIRA JUNIOR, Constantino Ribeiro de. *O lazer no contexto do espaço público: algumas aproximações*. EFDeportes.com, Revista Digital. Buenos Aires, Ano 21, Nº 216, mai. 2016.

MARGHANI, Viviane Gaspar Ribas El; MONTEIRO, Fernanda Cândido Figueiredo; TANURE, Raffaella Leane Zenni. *AVALIAÇÃO DO MO-*

BILIÁRIO URBANO COM ÊNFASE NA ACESSIBILIDADE. Revista Ação Ergonômica, vol. 5, nº 1, 2010.

MELO, Cristiane Aparecida Silva Moura de; SOUZA, Josimar dos Reis de. *PROCESSO DE (RE)QUALIFICAÇÃO DA PRAÇA SÉRGIO PACHECO NA CIDADE DE UBERLÂNDIA (MG) DESDE A ESTAÇÃO DA ESTRADA DE FERROVIÁRIA ATÉ UM ESPAÇO DE CONVIVÊNCIA*. Cidades Verdes, v.02, n. 02, 2014. Disponível em: <<https://doi.org/10.17271/23178604222014711>>

MESQUITA, Adailson Pinheiro. *As linhas do tecido urbano: o sistema de transportes e a evolução urbana de Uberlândia-MG*. Adailson Pinheiro Mesquita, Hermiton Quirino da Silva. Uberlândia: Roma, 2006.

MONTENEGRO, Glielson Nepomuceno. *A PRODUÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO EM ESPAÇOS PÚBLICOS: O desenho do Mobiliário Urbano nos Projetos de Reordenamento das Orlas do Rio Grande do Norte*. Dissertação (Dissertação Arquitetura e Urbanismo) - UFRN. Natal, 2005.

MORETTI, Rodrigo Camargo. *FUNDINHO, UM NOVO ANTIGO BAIRRO: sobre patrimônio e memória*. 2009. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

MOURA, Heitor Vianna. *O papel dos novos ícones urbanísticos e arquitetônicos na produção do espaço urbano no Rio de Janeiro: Um estudo sobre a região portuária*. Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ENANPUR), 17. São Paulo, 2017.

MOURTHÉ, Claudia Rocha. *Mobiliário Urbano*. Rio de Janeiro/RJ: Editora 2AB, 1998.

MOURTHÉ, Claudia Rocha. *ESTUDO COMPARATIVO DO MOBILIÁRIO URBANO EM CIDADES BRASILEIRAS: Belo Horizonte, Curitiba e Salvador*. Resumo da dissertação de Mestrado – Salvador, 1999.

MUNARI, Bruno. *Das coisas nascem coisas*. Tradução de José Manuelde Vasconcelos. 2ª Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

NICOLAU, Marcos et al. *Comunicação e Semiótica: visão geral e introdutória à Semiótica de Peirce*. Temática, Revista digital. João Pessoa, Ano 6, Nº 08, ago. 2010.

PANERO, Julius; ZELNIK, Martin. *Las dimensiones humanas em los espacios interiores*. 7. ed. México/DF: Editora Gustavo Gili, 1996.

PEIRCE, Charles Sanders. *O que é um Signo?* Tradução de Ana Maria Guimarães Jorge. FACOM, Nº 18, 2º sem., FAAP, São Paulo, 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. *Conjunto Praça Clarimundo Carneiro, Edifício da Câmara Municipal e Coreto*. Disponível em: <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=Conteudo&id=424>> Acesso em 12 de fev. de 2019

Rio de Janeiro. *Manual para implantação de mobiliário urbano na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1996.

SASAHARA, Aline et al. *Orelhão, ícone do design*. Disponível em: <<http://www.orelhao.arq.br/>>. Acesso em: 09 de out. 2018.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO. *Banco de Dados Integrados, ano base 2017*. Vol. I. Uberlândia, 2018.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO. *Banco de Dados Integrados, ano base 2017*. Vol. II. Uberlândia, 2018.

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO. *Banco de Dados Integrados, ano base 2017*. Vol. III. Uberlândia, 2018.

SERRA, Josep Ma. *Elementos Urbanos. Urban Elements*. 3. ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

SIMÃO, Pâmela Aparecida Vieira. *Cidade e fotografia: espaços e histórias na produção do fotógrafo Ângelo Naguettini. Uberlândia (1940-1950)*. 2015. Dissertação (mestrado). Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia - MG. 2015. 188f. il.

SOARES, B. R. *Habitação e Produção do Espaço em Uberlândia*. 1988. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SOARES, B. R. *UBERLÂNDIA: DA CIDADE JARDIM AO PORTAL DO CERADO - IMAGENS E REPRESENTAÇÕES NO TRIÂNGULO MINEIRO*. 1995. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

TESSARINE, José Benedito. *O MOBILIÁRIO URBANO E A CALÇADA*. Dissertação (Dissertação Arquitetura e Urbanismo) - USJT. São Paulo/SP, 2008.

THE HOLLYWOOD SIGN. *Come explore the fascinating past and present of this icon, town, industry, and idea in our detailed History of the Sign*. Disponível em: <<https://hollywoodsign.org/the-history-of-the-sign/>>. Acesso em: 09 de out. 2018.

THE TELEPHONE BOX. *Story of the Telephone Box*. Disponível em: <<http://www.the-telephone-box.co.uk/story/>>. Acesso em: 09 de out. 2018.

TILLEY, Alvin R. *The measure of man and woman: human factors in design*. New York: Whitney Library of Design, 1993

TREVISAN, Ricardo. *Laudo Técnico Reestruturação do Eixo Estrutural*

“B” de Transportes – Avenida João Pinheiro – Uberlândia – Minas Gerais. Uberlândia, 2003.

TV FOLHA. *Criadora do ‘ piso paulista ’ diz que nunca recebeu 1 centavo pelo desenho.* (4m32s). Disponível em: <<http://youtu.be/BLGKXZUrfnQ>>. Acesso em 30 jan. 2018.

UBERLÂNDIA, Lei Nº 10.686, de 20 de dez. DE 2010. *ESTABELECE AS DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO DO MUNICÍPIO DE UBERLÂNDIA, REVOKA OS DISPOSITIVOS LEGAIS QUE MENCIONA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.* Uberlândia/MG, dez. 2010.

UBERLÂNDIA. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano – SEPLAN. *Bairros Integrados e seus respectivos loteamentos.* Disponível em: <http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/14018.pdf>. Acesso em jun. 2018.

VIAGEM REINO UNIDO. *Cabine Telefônica Vermelha.* Disponível em: <<http://viagemreinounido.wordpress.com/2011/08/09/cabine-telefonica-vermelha/>>. Acesso em: 28 de set. 2013.

WIKIPÉDIA. *Letreiro de Hollywood.* Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Letreiro_de_Hollywood>. Acesso em: 28 de set. 2013.

WIKIPÉDIA. *Metropolitano de Paris.* Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Metropolitano_de_Paris>. Acesso em: 28 de set. 2013. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano – SEPLAN. *População por bairros 2010 (ano referencial - IBGE).* Disponível em: <http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/1460.pdf>. Acesso em jun. 2018.

Inventário de Proteção do Acervo Cultural. *Praça Clarimundo Carneiro.* Uberlândia, 2007.

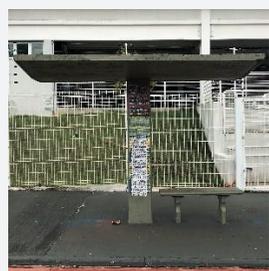
Inventário de Proteção do Acervo Cultural. *Praça Sérgio Pacheco.* Uberlândia, 2006.

APÊNDICE A - QUADRO DE QUANTIFICAÇÃO DE MOBILIÁRIOS URBANOS NA ÁREA DE ESTUDO

	IMAGEM	OBJETO DE ANÁLISE	Quantidade			
			Pç. Clarimundo Carneiro	Av. João Pinheiro	Pç. Sérgio Pacheco	Total
Iluminação		01 – Poste 01 Vias públicas padrão	16	46	48	110
		02 – Poste 01 Vias públicas metálico	4	0	0	4
		03 – Poste 01 Vias públicas metálico sem fiação	0	0	30	30

	<p>04 – Poste 02 Iluminação geral em 4 direções</p>	<p>1</p>	<p>0</p>	<p>5</p>	<p>6</p>
	<p>05 – Poste 02 Iluminação geral em 1 ou 2 direções</p>	<p>2</p>	<p>0</p>	<p>11</p>	<p>13</p>
	<p>06 – Poste 03 Parques e praças históricas</p>	<p>23</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>23</p>
	<p>07 – Poste 03 Parques e praças iluminação direta 01</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>58</p>	<p>58</p>

	<p>08 – Poste 03 Parques e praças iluminação direta 02</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>22</p>	<p>22</p>
	<p>09 – Poste 03 Parques e praças iluminação direta 03</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>31</p>	<p>31</p>
	<p>10 – Poste 04 Iluminação pontual</p>	<p>8</p>	<p>0</p>	<p>5</p>	<p>13</p>
	<p>11 – Poste 04 Iluminação pontual baixa</p>	<p>3</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>3</p>



12 – Ponto de ônibus

10

1

2

13



13 – Ponto de táxi

5

0

0

5



14 – Placa de sinalização em calçadas

29

57

88

174



15 – Placa de sinalização em vias

1

9

13

23

	16 – Placa toponímica	8	23	20	51
	17 – Semáforo	6	15	14	35
	18 – Radar	0	2	1	3
	19 – Parquímetro	2	9	4	15

Comércio		20 – Banca metálica	3	0	5	8
		21 – Banca de fibra de vidro	0	0	2	2
Lazer		22 – Banco em metal e madeira (praças históricas)	20	0	0	20
		23 – Banco em concreto com encosto	3	0	2	5

	<p>24 – Banco em concreto sem encosto 01</p>	<p>4</p>	<p>0</p>	<p>15</p>	<p>19</p>
	<p>25 – Banco em concreto sem encosto 02</p>	<p>0</p>	<p>0</p>	<p>10</p>	<p>10</p>
	<p>26 – Banco em concreto sem encosto 03</p>	<p>0</p>	<p>8</p>	<p>0</p>	<p>8</p>
	<p>27 – Floreira</p>	<p>0</p>	<p>83</p>	<p>0</p>	<p>83</p>

Saneamento		28 – Lixeira plástica	22	18	28	68
		29 – Lixeira em concreto	0	19	0	19
Segurança		30 – Câmera de vigilância	3	7	5	15
Comunicação		31 – Telefone público (orelhão)	2	3	1	6

	32 – Monumento	1	0	3	4
	33 - Informativo	10	1	0	11
Total Geral		186	301	423	910

LEGENDA MOBILIÁRIOS URBANOS

● ILUMINAÇÃO:

- 01 Poste 01 - Vias públicas padrão
- 02 Poste 01 - Vias públicas metálico
- 03 Poste 01 - Vias públicas metálico s/ fiação
- 04 Poste 02 - Iluminação geral em 4 direções
- 05 Poste 02 - Iluminação geral em 1 ou 2 direções
- 06 Poste 03 - Parques e praças históricas
- 07 Poste 03 - Parques e praças ilum. direta 01
- 08 Poste 03 - Parques e praças ilum. direta 02
- 09 Poste 03 - Parques e praças ilum. direta 03
- 10 Poste 04 - Iluminação pontual
- 11 Poste 04 - Iluminação pontual baixa

● TRANSPORTE

- 12 Ponto de ônibus
- 13 Ponto de taxi
- 14 Placa de sinalização em calçadas
- 15 Placa de sinalização em vias
- 16 Placa toponímica
- 17 Semáforo
- 18 Radar
- 19 Parquímetro

● COMÉRCIO

- 20 Banca metálica
- 21 Banca de fibra de vidro

● LAZER

- 22 Banco em metal e madeira
- 23 Banco em concreto com encosto
- 24 Banco em contrato sem encosto 01
- 25 Banco em contrato sem encosto 02
- 26 Banco em contrato sem encosto 03
- 27 Floreira

● SANEAMENTO

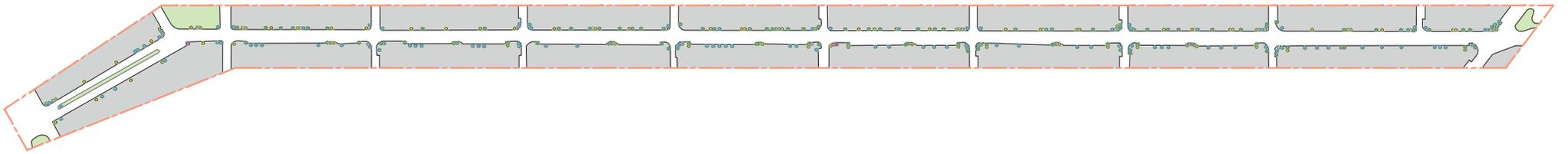
- 28 Lixeira plástica
- 29 Lixeira em concreto

● SEGURANÇA

- 30 Câmera de vigilância

● COMUNICAÇÃO

- 33 Telefone público (orelhão)
- 32 Monumento
- 33 Informativo



MAPA IMPLANTAÇÃO



N
MAPA IMPLANTAÇÃO
PÇ. CLARIMUNDO CARNEIRO
5 10 20



APÊNDICE B - QUESTIONÁRIO SOBRE O MOBILIÁRIO URBANO PARA A SECRETARIA OU ÓRGÃO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA:

1. O que é o mobiliário urbano para a Secretaria ou Órgão?
2. Quais mobiliários ou equipamentos urbanos são de responsabilidade da Secretaria ou Órgão?
3. Qual a importância do mobiliário urbano para a Secretaria ou Órgão?
4. Qual a importância do mobiliário urbano enquanto estética para a cidade de Uberlândia na visão da Secretaria ou Órgão?
5. Existe alguma legislação a respeito do mobiliário urbano para a cidade de Uberlândia?
6. Existe alguma legislação a respeito da implantação do mobiliário urbano para a cidade de Uberlândia?
7. Existem diretrizes de auxílio para a implantação dos equipamentos? Para quem? Para a iniciativa privada ou para o poder público?
8. Qual a lógica para a implantação dos equipamentos na cidade?
9. Alguns equipamentos são implantados com mais frequência em localidades específicas, como lixeiras e pontos de espera de ônibus em áreas mais centrais e em áreas periféricas estes equipamentos se encontram com menos frequência, existe uma lógica por trás disso?
10. Como é feita a aquisição dos equipamentos? Como é a demanda para a aquisição dos mesmos?
11. Como é tratado pela prefeitura o mobiliário urbano que será implantado através de iniciativa privada?
12. Existe alguma legislação ou diretrizes para o controle desta implantação?
13. Os usuários são consultados a respeito da implantação, uso e manutenção dos equipamentos?
14. Como a prefeitura realiza a manutenção do mobiliário urbano? Por exemplo: reparos contra vandalismo, campanhas preventivas contra vandalismo, reparos contra ações da natureza, etc.
15. Quanto a imagem das localidades (bairros, áreas administrativas, praças, parques...), existe algum estudo para projetos de equipamentos que se adequem visualmente ao contexto da localidade?
16. Existe algum projeto para a imagem da cidade de Uberlândia no que diz respeito a estética das localidades para os cidadãos e visitantes?
17. Existe algum projeto de programação visual criada para a cidade?

APÊNDICE C - QUESTIONÁRIO SOBRE O MOBILIÁRIO URBANO PARA OS USUÁRIOS DA CIDADE DE UBERLÂNDIA / MG:

1. Você sabe o que é mobiliário urbano?

() Sim () Não

Se sim, explique em poucas palavras: _____

Mobiliários urbanos são elementos inseridos e que compõem o espaço construído. São estruturadores do espaço público urbano e importantes para a segurança, conforto e lazer dos cidadãos podendo interagir direta ou indiretamente com os mesmos, assim como com seu contexto ambiental e sociocultural. Exemplos são os postes de iluminação e sinalização, abrigos de espera de ônibus, bancos, lixeiras, floreiras, coretos, telefones públicos, hidrantes e vários outros.

2. Com qual frequência você usa o transporte público?

() Não uso () Algumas vezes por ano
() Algumas vezes por mês () Algumas vezes por semana

3. Com qual frequência você caminha/passeia na rua, em parques, praças e afins?

() Não caminho, passeio () Algumas vezes por ano
() Algumas vezes por mês () Algumas vezes por semana

4. Com qual frequência você permanece por um tempo em parques, praças e afins?

() Não permaneço () Algumas vezes por ano
() Algumas vezes por mês () Algumas vezes por semana

ANÁLISE ESPECÍFICA:

A partir de agora serão apresentados alguns mobiliários urbanos de maneira separada, que são: 3 modelos de abrigos de espera de ônibus, 3 modelos de bancos públicos e 2 modelos de lixeira pública.

A análise será feita de acordo com alguns critérios, que são: dimensões, funcionalidade/ergonomia, material, acabamento, durabilidade, manutenção, estética e valor social.

Para cada critério de cada equipamento será dada uma nota:

- Bom: quando o ponto avaliado é bem resolvido por si só e dispensa algum tipo de adequação;
- Mediano: quando o ponto avaliado cumpre com seus objetivos porém cabe melhora;
- Ruim: quando o ponto avaliado não resolve bem o que lhe é proposto sendo preciso ser revisto.

Abrigos de espera de ônibus:

- Abrigo 01 (anexo 01): Abrigo de ônibus de concreto difundido por diversos anos na cidade;
- Abrigo 02 (anexo 01): Abrigo de ônibus metálico implantado no governo 2013 - 2016;
- Abrigo 03 (anexo 01): Abrigo de ônibus metálico implantado no governo 2017 – 2020 (atual).

1. *Dimensões* – você considera o tamanho do abrigo adequado para seu uso? (Tem boa altura, os assentos têm o tamanho correto...)

Abrigo 01: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 02: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 03: () Bom () Mediano () Ruim

2. *Funcionalidade / Ergonomia* – você considera o abrigo funcional e confortável? (Protege do sol, protege da chuva, assento com encosto, anatômico...)

Abrigo 01: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 02: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 03: () Bom () Mediano () Ruim

3. *Material* – você considera o material do abrigo adequado para seu uso? (Tem bom tato, esquenta de mais no calor, muito gelado no frio...)

Abrigo 01: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 02: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 03: () Bom () Mediano () Ruim

4. *Acabamento* – você considera o abrigo bem acabado? (Não tem rebarbas, partes soltas, pintura resistente...)

Abrigo 01: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 02: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 03: () Bom () Mediano () Ruim

5. *Durabilidade* – você considera o abrigo durável? (Não estraga facilmente, não é vandalizado facilmente, material resistente...)

Abrigo 01: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 02: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 03: () Bom () Mediano () Ruim

6. *Manutenção* – você considera o abrigo bem mantido? (Limpo, é reparado quando danificado...)

Abrigo 01: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 02: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 03: () Bom () Mediano () Ruim

7. *Estética* – você considera o abrigo bonito? (Proporções adequadas, cores harmoniosas...)

Abrigo 01: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 02: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 03: () Bom () Mediano () Ruim

8. *Valor Social* – você acha que o abrigo tem algum valor simbólico para a população? (É um ícone da cidade, as pessoas se lembram dele...)

Abrigo 01: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 02: () Bom () Mediano () Ruim
Abrigo 03: () Bom () Mediano () Ruim

O que você considera essencial ao objeto? O que poderia ser retirado ou o que poderia ser adicionado?

BANCOS PÚBLICOS:

- Banco 01 (anexo 02): Banco de ferro e madeira da Pç. Clarimundo Carneiro;
- Banco 02 (anexo 02): Banco de concreto da Pç. Sérgio Pacheco;
- Banco 03 (anexo 02): Banco de concreto da Av. João Pinheiro.

1. *Dimensões* – você considera o tamanho do banco adequado para seu uso? (Tem boa altura, os assentos têm o tamanho correto...)

Banco 01: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 02: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 03: () Bom () Mediano () Ruim

2. *Funcionalidade / Ergonomia* – você considera o banco funcional e confortável? (assento com encosto, anatômico...)

Banco 01: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 02: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 03: () Bom () Mediano () Ruim

3. *Material* – você considera o material do banco adequado para seu uso? (Tem bom tato, esquenta de mais no calor, muito gelado no frio...)

Banco 01: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 02: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 03: () Bom () Mediano () Ruim

4. *Acabamento* – você considera o banco bem acabado? (Não tem rebarbas, partes soltas, pintura resistente...)

Banco 01: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 02: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 03: () Bom () Mediano () Ruim

5. *Durabilidade* – você considera o banco durável? (Não estraga facilmente, não é vandalizado facilmente, material resistente...)

Banco 01: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 02: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 03: () Bom () Mediano () Ruim

6. *Manutenção* – você considera o banco bem mantido? (Limpo, é reparado quando danificado...)

Banco 01: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 02: () Bom () Mediano () Ruim
Banco 03: () Bom () Mediano () Ruim

7. *Estética* – você considera o banco bonito? (Proporções adequadas, cores harmoniosas...)

Banco 01: () Bom () Mediano () Ruim

Banco 02: () Bom () Mediano () Ruim

Banco 03: () Bom () Mediano () Ruim

8. *Valor Social* – você acha que o banco tem algum valor simbólico para a população? (É um ícone da cidade, as pessoas se lembram dele...)

Banco 01: () Bom () Mediano () Ruim

Banco 02: () Bom () Mediano () Ruim

Banco 03: () Bom () Mediano () Ruim

O que você considera essencial ao objeto? O que poderia ser retirado ou o que poderia ser adicionado?

LIXEIRAS PÚBLICAS:

- Lixeira 01 (anexo 03): Lixeira plástica Pç. Clarimundo Carneiro e Pç. Sérgio Pacheco;
- Lixeira 02 (anexo 03): Lixeira de concreto da Av. João Pinheiro.

1. *Dimensões* – você considera o tamanho da lixeira adequado para seu uso? (Tem boa altura, a boca tem um bom tamanho...)

Lixeira 01: () Bom () Mediano () Ruim

Lixeira 02: () Bom () Mediano () Ruim

2. *Funcionalidade / Ergonomia* – você considera a lixeira funcional e confortável? (fácil jogar o lixo, não incomoda pra acessar a boca...)

Lixeira 01: () Bom () Mediano () Ruim

Lixeira 02: () Bom () Mediano () Ruim

3. *Material* – você considera o material da lixeira adequado para seu uso? (Tem bom tato, não derrete com cigarros...)

Lixeira 01: () Bom () Mediano () Ruim

Lixeira 02: () Bom () Mediano () Ruim

4. *Acabamento* – você considera a lixeira bem acabada? (Não tem rebarbas, partes soltas, pintura resistente...)

Lixeira 01: () Bom () Mediano () Ruim

Lixeira 02: () Bom () Mediano () Ruim

5. *Durabilidade* – você considera a lixeira durável? (Não estraga facilmente, não é vandalizado facilmente, material resistente...)

Lixeira 01: () Bom () Mediano () Ruim

Lixeira 02: () Bom () Mediano () Ruim

6. *Manutenção* – você considera a lixeira bem mantido? (lixo retirado constantemente, é limpa, é reparada quando danificada...)

Lixeira 01: () Bom () Mediano () Ruim

Lixeira 02: () Bom () Mediano () Ruim

7. *Estética* – você considera a lixeira bonita? (Proporções adequadas, cores harmoniosas...)

Lixeira 01: () Bom () Mediano () Ruim

Lixeira 02: () Bom () Mediano () Ruim

8. *Valor Social* – você acha que a lixeira tem algum valor simbólico para a população? (É um ícone da cidade, as pessoas se lembram dela...)

Lixeira 01: () Bom () Mediano () Ruim

Lixeira 02: () Bom () Mediano () Ruim

O que você considera essencial ao objeto? O que poderia ser retirado ou o que poderia ser adicionado?

ANEXO 01 – ABRIGOS DE ESPERA DE ÔNIBUS

ABRIGO 01:

Abrigo de ônibus de concreto difundido por diversos anos na cidade;



ABRIGO 02:

Abrigo de ônibus metálico implantado no governo 2013 - 2016;



ABRIGO 03:

Abrigo de ônibus metálico implantado no governo 2017 – 2020 (atual).



ANEXO 02 – BANCOS PÚBLICOS

BANCO 01:

Banco de ferro e madeira da Pç. Clarimundo Carneiro



BANCO 02:

Banco de concreto das Pç. Sérgio Pacheco e Pç. Clarimundo Carneiro;



BANCO 03:

Banco de concreto das Pç. Sérgio Pacheco e Pç. Clarimundo Carneiro;



BANCO 04:

Banco de concreto da Pç. Sérgio Pacheco;



BANCO 05:

Banco de concreto da Av. João Pinheiro.



ANEXO 03 – LIXEIRAS PÚBLICAS

LIXEIRA 01:

Lixeira plástica Pç. Clarimundo Carneiro e Pç. Sérgio Pacheco;



LIXEIRA 02:

Lixeira de concreto da Av. João Pinheiro.



