

## ANÁLISE, PERCEPÇÃO E CONFIGURAÇÃO DE SISTEMAS DE INFORMAÇÃO DE AMBIENTES: análise da sinalização do Terminal Central de Florianópolis - TICEN

Leonardo Freund Serra Negra<sup>1</sup>, Gabriela Botelho Mager<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Acadêmico(a) do Curso de Design Industrial CEART - bolsista PROBIC/CNPq

<sup>2</sup> Orientadora, Profª. Drª. Gabriela Botelho Mager, Departamento de Design, CEART –  
[gabriela.mager@udesc.br](mailto:gabriela.mager@udesc.br)

Palavras-chave: Ergonomia, Sinalização, Interface Gráfica, Design Ambiental, wayfinding.

Este estudo apresenta a análise sobre percepção e configuração de sistemas de informação de ambientes, em sinalização e mapas de transporte público, tendo como estudo de caso o TICEN – terminal central de ônibus da cidade de Florianópolis, Santa Catarina. O objetivo da pesquisa foi de analisar o ambiente em questão e, a partir do diagnóstico, propor recomendações ergonômicas, ambientais, sociais, informacionais para o projeto de sinalização. A análise foi fundamentada pela literatura dos campos da ergonomia, psicologia cognitiva e design gráfico ambiental (wayfinding). A bibliografia da pesquisa buscou estudos teóricos sobre as diversas áreas que um projeto de sinalização engloba, bem como, casos exemplares pelo mundo. O estudo aprofundado sobre o tema surgiu da necessidade de compreender sistemas de sinalização e mapas para otimizar a experiência de uso por parte dos usuários de forma a contribuir para o sistema de transporte urbano de Florianópolis. Entender os papéis que cada área de conhecimento agrega dentro de um projeto dessa natureza foi de vital importância para uma boa análise do sistema de sinalização na capital catarinense no presente momento. O estudo das teorias e aplicações de Design Ambiental e Informacional trouxeram pro entendimento e formulação de uma análise concisa e estruturada sobre sua relevância sobre quais as melhores maneiras de empreender e fazer seu uso otimizado. Sempre agregando conhecimento de outras áreas como arquitetura e psicologia, estudar conceitos como o Wayfinding, apresentado por Berger em 2005, que ampliou a visão sobre espacialização e a capacidade humana de se locomover Comentado [UC1]: Neste dois primeiros parágrafos, uni e modifiquei um pouco o texto para formular melhor a introdução do resumo. intuitivamente pelos ambientes e como otimizar a acessibilidade da informação nesses espaços através de outros propositivos; bem como entender aspectos sócio-culturais relevantes aos projetos abordados em tantas bibliografias, que trouxeram através de casos e exemplos, aplicações reais e conceituais de sua usabilidade e relevância, demonstrando claramente a necessidade que o projetista precisa desenvolver de observação de tais fatores para criar através de uma perspectiva social não-neutra um projeto de sinalização àquela população, segundo Costa (2007), nunca nenhum projeto de sinalização será igual ao outro pelas nuances específicas de cada região/cultura/população. Além de fatores arquitetônicos, sejam eles para um projeto de sinalização de uma edificação já finalizada ou não; ou de espaços públicos, existe a necessidade que fatores como luminosidade do ambiente ou do projeto em si sejam consideradas; além das cores já estabelecidas ao ambiente e ao projeto, a acessibilidade do sistema, tipografia

com todas as suas variantes, famílias, pregnância e leiturabilidade, e o filtro sócio-cultural são de vital importância para que aquela população específica sinta-se contemplada pelo projeto, além de manter a unidade da concepção, é necessário que o projetista atente à comunicação visual universal, por meio de pictogramas; necessária para a compreensão rápida de diferentes usuários, sejam eles usuários locais, turistas nacionais ou estrangeiros. Um sistema bem desenvolvido para enquadrar-se como satisfatório, precisa também atender demandas cognitivas dos usuários, tanto para sua organização estrutural para hierarquizar informações, levando em consideração velocidade média de leitura da população, que enquadra-se sendo de em média 100 palavras por minuto, como também navegabilidade intuitiva dos usuários pelo ambiente e agregando aspectos estudadas pela ergonomia física como percepção das cores, para melhor organizar informações por ordem de importância e também, auxiliada pela antropometria, para disponibilização de placas em altura, largura e dimensão corretas, segundo a bibliografia, que levava em conta a altura média dos usuários brasileiros, mantendo a altura das placas próximo de 2,5m. A partir dos conceitos e informações apreendidos na teoria, foi feito um estudo de caso no Terminal Central da capital de Santa Catarina. Foram documentadas fotos da arquitetura, das placas, dos tramites, dinâmicas e interação dos usuários com o sistema. Analisando as fotos, uma série de problemas estruturais de sinalização foram evidenciados. Com o passar dos anos, por exemplo, a poluição visual ocasionada por propagandas impossibilitava o acesso à informação precisa no Terminal, além das propagandas, ao mudarem as sinalizações do espaço, as antigas placas eram mantidas, ocasionando desordens e retrabalho por parte dos usuários. A locomoção intuitiva por sequência numérica para identificação dos ônibus também é falha pois não segue ordem cronológica, além de outras desorganizações informacionais de ordem espacial