



Universidade de Brasília – UnB
Gestão Ambiental

ANDERSON XAVIER DE ALMEIDA

**INFRAESTRUTURA URBANA: IMPACTOS RELACIONADOS À
AUSÊNCIA DE PLACAS DE LOGRADOUROS NA CIDADE DE
PLANALTINA**

Orientadora: Prof. Tânia Cristina da Silva Cruz

BRASÍLIA

2019

ANDERSON XAVIER DE ALMEIDA

**INFRAESTRUTURA URBANA: IMPACTOS RELACIONADOS À
AUSÊNCIA DE PLACAS DE LOGRADOUROS NA CIDADE DE
PLANALTINA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Banca Examinadora, como exigência parcial para a obtenção de título de Bacharel em Gestão Ambiental, da Universidade de Brasília, sob a orientação do Prof. Tânia Cristina da Silva Cruz

BRASÍLIA
2019

ANDERSON XAVIER DE ALMEIDA

**INFRAESTRUTURA URBANA: IMPACTOS RELACIONADOS À AUSÊNCIA DE
PLACAS DE LOGRADOUROS NA CIDADE DE PLANALTINA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Gestão Ambiental da Faculdade UnB Planaltina, como requisito parcial à obtenção do título de bacharel em Gestão Ambiental.

Banca Examinadora:

Planaltina – DF, _____ de _____ de 2019

Prof.

Prof.

Prof.

AGRADECIMENTOS

Eu agradeço minha mãe que sempre foi um exemplo de superação para mim, minha esposa e meus filhos pela força que me dão a cada dia me inspiram a nunca desistir diante dos desafios, agradeço aos meus irmãos por sempre me apoiarem nas dificuldades e aos professores da FUP pela dedicação e carinho, espero retribuir na prática todo conhecimento adquirido nessa jornada em passamos juntos.

RESUMO

A falta de planejamento das cidades urbanas, bem como a capacidade ocupacional e o suporte do ambiente físico no qual a cidade está inserida, são fatores com grande relevância e que podem modificar significativamente a qualidade de vida da população que nela habita. Diante disto, esse estudo visa de forma sucinta chamar a atenção para a importância das placas de identificação no espaço urbano, sua evolução ao longo do tempo e o reflexo delas no cotidiano dos moradores da cidade de Planaltina-DF. Este estudo teve como objetivo geral identificar a relevância do planejamento da infraestrutura urbana em torno das placas de denominação de logradouros. Além disso, teve como objetivos específicos: Conhecer os preceitos que permeiam a comunicação visual nas cidades; abordar sobre a gestão ambiental e infraestrutura urbana; identificar os fatores associados a qualidade de vida em relação a infraestrutura urbana. O método utilizado foi a pesquisa de campo, através de uma entrevista com pessoas diretamente envolvidas na cidade de Planaltina-DF, que relatam a sua concepção em relação as placas de denominação de logradouros da cidade de Planaltina-DF, bem como as dificuldades de mobilidade urbana e o acesso aos serviços públicos e privados. Com esse estudo, foi possível identificar que na cidade de Planaltina os logradouros públicos não estão adequadamente mantidos e que há necessidade de políticas públicas sobre o assunto. Por conta da ausência ou precariedade das placas de indicação de logradouros, os serviços em domicilio sofrem atrasos ou deixam de ser prestados e com isso comprometendo o desenvolvimento econômico, social e ambiental da cidade.

Palavras-Chave: Placas; Nomenclaturas de logradouros; Qualidade de vida.

LISTA DE FIGURAS

Figura A – Mapa Distrito Federal.....	24
Figura B – Ausência de Placas de Logradouros Bairro Jardim Roriz.....	27
Figura C - Ausência de Placas de Logradouros Setor de Oficinas em Planaltina-DF	27
Figura D - Ausência de Placas de Logradouros no Bairro Vila Buritis.....	28
Figura E - SQ: Superquadra e setor militar em Brasília-DF.....	30
Figura F – Setor Hoteleiro e Setor Comercial em Brasília-DF.....	30
Figura G –PNR- Placa de Nomenclatura de Rua	31

LISTA DE GRAFICOS

Gráfico A – Domínios identificados como sendo os mais importantes para a qualidade de vida.....	20
Gráfico B – Dados ausência ou precariedade das placas.....	26
Gráfico C – Locais das placas de denoinação de logradouros dos bairros.....	29

LISTA DE QUADROS

Quadro A – Dados dos participantes da pesquisa	25
--	----

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
2 REVISÃO DE LITERATURA	9
2.1 Conceito de cidade.....	9
2.2 Gestão ambiental urbana	10
2.3. Introdução à infraestrutura urbana	14
2.4 Preceitos em torno da comunicação visual	16
2.4.1 Placas de nomenclatura de vias e logradouros públicos.....	17
3 QUALIDADE DE VIDA	19
3.1 Definições sobre a qualidade de vida.....	19
4 METODOLOGIA	22
4.1 Participantes	22
4.2 Instrumentos	23
5 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	24
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	34
ANEXOS	37

1. INTRODUÇÃO

As cidades no Brasil enfrentam grandes problemas ambientais, fruto da má utilização do meio físico, ou seja, falta de cumprimento dos critérios pré-estabelecidos adequados para sua utilização. A falta de planejamento das cidades urbanas, bem como a capacidade ocupacional e o suporte do ambiente físico no qual a cidade está inserida, são fatores com grande relevância e que podem modificar significativamente a qualidade de vida da população que nela habita.

É importante destacar que no Brasil a necessidade de planejamento nas cidades foi identificada a partir da contínua aceleração da urbanização, mais precisamente, após a década de 1950, onde a industrialização tomou forças e ficou mais evidente no país.

Devido a crescente transformação que as cidades brasileiras sofreram, é inevitável a escassez na infraestrutura urbana e com isso, a orientação do espaço urbano está cada vez mais precário. Para tanto, esse estudo traz como principal tema os impactos relacionados à ausência de placas de logradouros na cidade.

Partindo desse pressuposto, Pessôa (2007, p. 20) destaca que uma característica importante da comunicação “para orientação no espaço urbano é seu vínculo imediato com o contexto, no caso, os lugares de origem informal, comparados, em uma oposição simplificada, aos lugares formais no restante da cidade”

Ainda de acordo com Pessôa (2007, p. 19) “a comunicação visual, como viabilizadora da mobilidade urbana, é um importante componente na promoção da integração entre as áreas informais e as áreas formais da cidade”.

Nesse contexto, esse estudo se justifica através da necessidade em desenvolver um trabalho sobre a temática das placas de denominação de logradouros surgiu de experiência própria como profissional de entrega domiciliar (carteiro) e observação direta acerca dos problemas enfrentados também por outros profissionais que prestam serviços em domicílio e pessoas comuns quando procuram localizar algum logradouro, que por falta de identificação ou desorganização dos endereços essa tarefa torna-se muito difícil.

A relevância desse tema está pertinente a importância de um olhar mais crítico em torno da qualidade de vida e a sua relação direta com a infraestrutura urbana, para isso, esse estudo visa de forma sucinta chamar a atenção para a importância das placas de identificação no espaço urbano, sua evolução ao longo do tempo e o reflexo delas no cotidiano dos moradores da cidade de Planaltina-DF.

A cidade de Planaltina fica localizada no Distrito Federal, foi fundada a partir do ano 1859, é uma cidade que não foi planejada estruturalmente, devido a isto os impactos relacionados à ausência de placas de logradouros na cidade de Planaltina é visivelmente percebida.

Diante disto, surge a questão norteadora: De que forma a ausência ou precariedade das placas de denominação de logradouros pode impactar na qualidade de vida dos moradores da cidade de Planaltina, no que se refere a acessos aos serviços públicos e privados?

Diante desses fatores expostos, este estudo tem como objetivo geral identificar a relevância do planejamento da infraestrutura urbana em torno das placas de denominação de logradouros. Além disso, tem-se como objetivos específicos: Conhecer os preceitos que permeiam a comunicação visual nas cidades; abordar sobre a gestão ambiental e infraestrutura urbana; identificar os fatores associados a qualidade de vida em relação a infraestrutura urbana.

Assim, para atingir os objetivos estabelecidos, este estudo desenvolve-se em seis capítulos: além deste de caráter introdutório, o capítulo dois faz uma fundamentação teórica sobre o conceito de cidade, gestão ambiental urbana, perpassa pela infraestrutura nas grandes cidades, bem como os preceitos em torno da comunicação visual e nomenclatura de vias e logradouros públicos. No capítulo três tem-se um estudo sobre a qualidade de vida e os fatores associados em relação a infraestrutura urbana. No capítulo quatro tem-se o método utilizado durante a realização da pesquisa. O capítulo cinco apresenta os resultados dos dados encontrados na pesquisa, por conseguinte, tem-se o quinto capítulo que apresenta a discussão desses resultados. E por último as considerações finais em torno da problemática que se desenvolveu este estudo.

2. REVISÃO DE LITERATURA

2.1 Conceito de cidade

Torna-se importante nesse estudo evidenciar a diferenciação do rural para o urbano, bem como conceituar a ideia de cidades. Diante disto, o rural e o urbano são forma distintas de espaço, de acordo com a concepção de Lefebvre (1974), a produção do espaço é que resulta nos processos sociais que formam o lugar, seja ele urbano ou rural. Para ele, são vários fatores que a diferenciam, além da estrutura, a diferença entre organização social, econômica e padrão cultural também a diferenciam.

O conceito da cidade, de acordo com Wirth (1997) conforme citado (p. 435) por “aquilo que na nossa civilização é distintivamente moderno é o crescimento das grandes cidades”. Conforme exposto, pode-se destacar que os três principais conceitos que evidenciar a classificação do urbano são: quantidade de habitantes; densidade populacional; heterogeneidade.

Gramaticalmente falando, o conceito de cidade é “aglomeração humana de certa importância, localizada numa área geográfica circunscrita e que tem numerosas casas, próximas entre si, destinadas à moradia e/ou a atividades culturais, mercantis industriais, financeiras e a outras não relacionadas com a exploração direta do solo” (HOUAISS, 2001).

Para Lencioni (2008, p. 115) “o conteúdo do conceito de cidade já indica, portanto, dois termos para sua definição: o de aglomeração e o de sedentarismo”. De fato, abordar sobre o conceito de cidade, torna-se indispensável, pois, “os conceitos se constituem elementos fundamentais para a interpretação da realidade. Por meio deles buscamos compreender o real. Longe de serem únicos e verdades, os conceitos devem ser vistos em sua com as referências teóricas” (LENCIONI, 2008, p. 121).

A partir do momento em que vemos o conceito de cidade de uma nova forma, podemos começar a perceber as necessidades reais e as peculiaridades de cada meio urbano de forma individual. O estabelecimento de legislações que fundamentam políticas públicas não é o suficiente, é necessário que ocorra o desenvolvimento institucional por meio de planejamento e monitoramento.

Percebe-se, assim, a necessidade da Gestão Ambiental Urbana, ela funciona como uma ferramenta de facilitação da comunicação e compreensão das necessidades urbanas, com a finalidade de apontar questões sustentáveis, expondo e direcionando ações públicas que ofereçam condições urbanas sustentáveis à longo prazo, por meio dela podemos quantificar e estabelecer indicadores de cidade sustentável, instrumentos de gestão pública sustentável e objetivos claros e bem definidos em função da criação de cidades cada vez mais sustentáveis (CUNHA, 2017, p. 37)

Em face ao exposto, fica evidente que o conceito de cidade engloba várias práticas nela existente, ademais, a gestão ambiental urbana traz consigo uma ampla função de analisar com precisão a cidade e propiciar conhecimentos diversos através do embasamento teórico em torno da gestão pública e o crescimento das grandes cidades.

2.2 Gestão ambiental urbana

Frisa-se que o tempo pós-Constituição no Brasil abordou temas de disposição territorial e organização regional em comparação as ações realizadas no continente europeu e norte-americano (PERES e SILVA, 2013). Assim, a Constituição Federal do Brasil, em seu artigo 21 inciso IX, diz que: “Compete à União: IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social” (BRASIL, 1988).

Tem-se que no artigo citado, a CF/88 evidencia a organização territorial e regional como a sistematização, aspectos de organização e de expansão de senso espacial de políticas públicas e condutas. Contudo, é fato de que não existiu uma política sistematizada de organização do território, mas não apresentando também a ausência de meios que auxiliasse essa organização (PERES e SILVA, 2013).

Peres e Silva (2013, p.14), acerca da organização espacial, destacam que:

Ao longo do tempo, uma série de sistemas, políticas, planos e programas foram realizados e identificados como de destacado impacto no território. Alguns exemplos: Sistema Nacional de Unidades de Conservação, Sistema Nacional de Recursos Hídricos, Política Nacional de Desenvolvimento Regional, Política Nacional de Meio Ambiente, Política de Desenvolvimento Rural Sustentável, Sistemas Municipais de Planejamento, Planos Diretores Municipais (e seus instrumentos de gestão territorial urbana), dentre outros.

Batistela (2007) destaca que a inserção da gestão ambiental urbana na sociedade possui obstáculos, sendo um deles a elaboração de interfaces entre os aspectos da política ambiental e urbana. Assim, para haver uma ligação entre as duas políticas no país, a Lei nº 6938/81 (Política Nacional do Meio Ambiente) e a Lei nº 10257/2001 (Estatuto da Cidade), é essencial que se estabeleça os meios técnicos para articulação de seus elementos.

Diante desse contexto, Peres e Silva (2013, p.14) anunciam:

A Constituição também refletiu a emergência de uma nova abordagem da questão regional no país, supondo uma participação mais ativa dos governos estaduais e municipais na formulação e implementação de políticas de alcance regional. A dimensão ambiental (entendida como recursos naturais, patrimônio natural e cultural, conhecimento e práticas sociais) recebeu certo destaque e começou a ser incluída no discurso e na definição das políticas públicas.

A polaridade entre o âmbito urbano e ambiental é a congruência do privado e público intrincados nesses dois aspectos. Então, tem-se que a política urbana possui elementos advindos da aflição de sistematizar o espaço privado, os elementos da política ambiental têm aflição com o bem público, ou seja, o espaço natural (BATISTELA, 2007).

Doninni (2009) salienta que a capacidade de proteção do meio ambiente precisa crescer cada vez mais por meio de grande empenho para propiciar uma proteção. Esta, deve ter por base distintas maneiras de prevenção, repressão e políticas de fomento econômico, caracterizadas na própria CF/88.

O autor ainda destaca o Princípio do Protetor-Recebedor, sendo de grande importância para o fomento econômico ou não para a proteção ambiental e a incorpora no ordenamento jurídico por meio de sua valoração. Com isso, há reconhecimento do empenho e obstáculos que os entes públicos e particulares fazem perante a proteção do meio ambiente.

Menegat e Almeida (2004) frisam que a grande e inadequada urbanização do Brasil não foi de forma gradual, e sim por saltos. Nas últimas 5 décadas, o país obteve os maiores índices de crescimento urbano e também a propagação em todo território. A população urbana de 1950 chegava a 18,8 milhões de habitantes, e em 1970

chegou a 52 milhões. Na década de 80, a população urbana era de 80 milhões e na década de 90 era de 110 milhões.

Assim, tem-se que esse grande crescimento urbano aconteceu com o desequilíbrio de vários aspectos. A disposição territorial urbana é bem heterogênea, já que grande parte das pessoas ficam nas cidades grandes. Contudo, frisa-se que a desigualdade social urbana aumentou, fazendo com que boa parte da população das cidades ficasse mais pobre (MENEGAT e ALMEIDA, 2004).

Menegat e Almeida (2004) acentuam que o sistema político-administrativo de vários municípios brasileiros não conduziu de forma correta as novas demandas de urbanização que aconteceu no país. Isso também se deve ao fato de que os governos locais nunca tiveram tanta relevância dentro da administração pública. Contudo, recentemente, os municípios passaram a ter papel importante, principalmente na questão da expansão de questões que antigamente eram tratadas apenas pelo governo federal e estadual. Exemplo disso, é que a saúde, gestão ambiental e educação passaram a ser mais tratadas pelo próprio município.

Os autores ainda destacam sobre a participação direta da gestão pública como um todo:

Embora a Constituição de 1988 legitime formas de participação direta na gestão pública, a construção de mecanismos de ampliação da participação popular ainda é reduzida, mesmo que já se conte com uma positiva e diversificada rede de experiências que avancem nesse sentido. O que ainda tem prevalecido é uma política obsoleta, clientelista e assistencialista (MENEGAT e ALMEIDA, 2004, p.175).

Menegat (2003) evidencia que com o crescimento urbano, as crises sociais, impostos, serviços do governo, ausência de recursos suficientes e gestão urbana e ambiental acarretam desagregação social nas cidades brasileiras. O aumento da ocupação irregular mostra uma redemocratização inadequada.

Para que exista uma acareação de temas urbanos e ambientais no país, é preciso elementos apropriados para uma gestão que insira os aspectos ambientais na urbanização por meio de instrumentos políticos urbanos e também ambientais. Uma

adequada gestão urbana e ambiental permanece restrita quando há uso de instrumentos políticos estagnados (BATISTELA, 2007).

Bezerra (1996) destaca que a gestão ambiental apareceu diante das primeiras questões levantadas acerca da conservação da natureza e seus recursos. Assim, tem-se que a conservação é uma gestão do uso da biosfera de modo que as gerações atuais usufruam desse benefício e o assegure para as gerações futuras.

A gestão ambiental é conceituada por várias ações que visam a racionalidade extrema da tomada de decisão acerca da conservação, proteção e defesa ambiental por meio de dados multidisciplinares e sistematizados com auxílio dos cidadãos. Esse conceito progrediu para uma gestão compartilhada com os vários agentes inseridos no processo (BEZERRA, 1996).

Batistela (2007) ainda afirma que a responsabilidade de proteção ao meio ambiente deve advir também da sociedade, e não somente do Estado. O desenvolvimento sustentável deve ser realizado por todas as partes, onde o governo deve ter flexibilidade em sua promoção.

A gestão ambiental é constituída por recursos e ações jurídicas e institucionais para que exista uma eficácia no processo. O objeto da gestão ambiental encontra-se na política e diretrizes ambientais, bem como na forma de manuseio e controle dos recursos naturais. Com isso, desenvolve-se a Política Nacional do Meio Ambiente (MMA, 1999).

Souza (2002) enfatiza que uma abordagem do meio ambiente por vista da gestão ambiental proporciona práticas nem próximas da realidade, já que constitui meios de comunicação em que elementos ambientais são analisados, interpretados e sistematizados. Esses elementos são analisados por várias áreas de conhecimento, fazendo com que o entendimento global dos problemas e suas soluções sejam mais adequadas e eficazes.

É fato que a gestão urbana-social-ambiental precisa de órgão capazes tecnicamente em criar meios estratégicos e integrados com a sociedade e a economia. Além disso, esses pontos devem se relacionar com os demais departamentos e órgãos do sistema público, como o de habitação, planejamento,

saneamento etc. Todo esse conjunto necessita de interrelação com esferas do fisco local, bem como a participação de todos os cidadãos (MENEGAT; ALMEIDA, 2004).

Os autores ainda salientam acerca da educação, informação e participação dos cidadãos:

A educação e a informação devem ser capazes de levar os cidadãos a identificarem desde cedo a sua territorialidade local, a desenvolver o pensamento e a inteligência para compreender os programas de gestão ambiental e condição da vida urbana. Nesse caso, a educação e informação são funções do processo de cultura enculturação para a sustentabilidade. A comunidade deve ser chamada a construir a gestão do sistema urbano-social-ambiental com base num sistema de governo profundamente democrático, humanista e culturalmente tolerante (MENEGAT; ALMEIDA, 2004, p.178)

Cunha (2017) evidencia que alguns pontos são importantes na gestão ambiental urbana. O primeiro aborda um resgate e controle sob o meio ambiente com a finalidade de recuperar um ambiente adequado. O segundo diz respeito a uma análise e controle futuro para que não exista degradação nas próximas gerações. Outro ponto, não menos importante, é um planejamento ambiental eficiente, ou seja, aspectos atuais que supram as necessidades da população local e ao mesmo tempo vise a população futura.

Sendo assim, gestão ambiental urbana acontece quando há uma gerência ambiental efetuada por instituições, departamentos ou órgãos que são englobados pela política ambiental e expõem seus princípios, regras e necessidades do local que fazem parte. A reestruturação da cidade necessita de planejamento e gerenciamentos eficazes além de progressão no desenvolvimento urbano e econômico (LEITE, 2012).

2.3 Introdução à infraestrutura urbana

Vieira Filho et al. (2013) salienta que nosso país passou por mudanças sociais significativas nos últimos anos. Os homens que moravam no campo começaram a ir para os grandes centros urbanos, onde acabaram transformando a densidade urbana desses locais. Contudo, essa progressão acelerada não foi acompanhada pela infraestrutura, ocasionando consequências negativas para a população.

Neto (1997) evidencia que:

Considerando o aspecto econômico, a infraestrutura urbana deve propiciar o desenvolvimento das atividades produtivas, isto é, a produção e comercialização de bens e serviços. E sob o aspecto institucional, entende-se que a infraestrutura urbana deve propiciar os meios necessários ao desenvolvimento das atividades político administrativas, entre os quais se inclui a gerência da própria cidade. (NETO, 1997. p. 40).

O alto fluxo de migrantes indo para a cidade em grande progressão provoca superpopulação nas cidades. A maioria vai em busca de emprego, e conseqüentemente passam a procurar habitação. Com isso, vê-se fatos como construção de casas em um mesmo espaço, este que teria capacidade ocupacional de apenas uma família, na maioria das vezes é ocupado por três famílias. Assim, tem-se uma alta no número de habitantes, porém, não há aumento na infraestrutura necessária para esses habitantes e acaba ocasionando impactos ambientais e sociais negativos (VIEIRA FILHO et al., 2013).

Magagnin (2011) evidencia que as cidades pequenas e grandes do nosso país estão progredindo sob um modelo de circulação que acarreta em índices baixos de mobilidade e acessibilidade, como por exemplo, o sistema de transporte individual, ocasionando grandes congestionamentos nas cidades em horários de pico e falta de estacionamento.

Então, como infraestrutura urbana, deve existir um planejamento urbano ligado também ao transporte e circulação urbana, já que isso estabelece um aumento das cidades, além da divisão e distribuição da infraestrutura urbana. O planejamento da circulação urbana, bem como outros pontos como saneamento, por exemplo, é de grande importância para a organização das cidades (VASCONCELLOS, 2000).

Vieira Filho et al. (2013, p.21) afirma:

O acelerado crescimento populacional sem o planejamento adequado tem como consequência alguns problemas de ordem ambiental e social. O inchaço das cidades, provocado pelo acúmulo de pessoas e a falta de uma infraestrutura adequada, geram transtornos para a população urbana. Esses inchaços ocorrem principalmente em cidades em desenvolvimento, em razão da rapidez do processo de urbanização e da falta de infraestrutura.

Ojima (2008) evidencia que o fator populacional é um obstáculo diante da infraestrutura urbana, já que tem um papel significativo quando se trata sobre expansão da estrutura. Não obstante, é fato que quando há uma alta no fluxo migratório para as áreas urbanas, o modo de ocupação é tido como essencial para que o crescimento se dê com maior custo ou menor custo social diante de toda a infraestrutura que deve existir.

Soares et al. (2014) afirma que a urbanização desenfreada está relacionada a um não planejamento populacional, ocasionando um inchaço de pessoas nas cidades sem estrutura. Isso faz com que favelas sejam criadas e rodeadas de riscos como doenças, epidemias advindas da falta de saneamento básico. Todo esse quadro gera vulnerabilidade e aspectos negativos nas bases sociais e ambientais.

2.4 Preceitos em torno da comunicação visual

Comunicação visual no âmbito urbano engloba os elementos visuais de ícones, gráficos e textuais encontrados nas cidades. Assim, são os textos ou letreiros nos edifícios, placas descrevendo a atividade ou serviço realizada em determinado local, bem como painéis ou outdoors que destacam produtos e eventos. Além disso, a comunicação visual também engloba as placas de sinalização de trânsito que auxiliam o tráfego ou descrevem os nomes de ruas e avenidas (ESPINOSA, 2003; MENDES, 2006).

Espinosa (2003) evidência que a comunicação visual urbana é um sistema de manifestações gráficas encontradas em praticamente todos os espaços urbanos, além de fazerem parte de uma vista comunicacional urbana. O objetivo dessa comunicação é indicar locais, eventos ou qualquer publicidade aos usuários.

Sobre a comunicação visual, Panizza (2004, p.19) relata que:

A comunicação visual transcende fronteiras, ultrapassa os limites da língua, do tempo e do espaço. Quando trabalhada de maneira hábil, é uma ferramenta excepcional. Do contrário, esvai-se no tempo; não ecoa nem

ressoa, muitas vezes sequer comunica. É, por fim, um meio insubstituível de passar, entre transmissor e receptor, informações, sentimentos e ordens...

A autora ainda afirma que para que a comunicação visual atinja sua finalidade, é necessário que transmissor e receptor tenham um conhecimento instrumental determinado para uma certa codificação e decodificação da informação exposta. Além disso, é essencial que se tenha uma sistematização entre informação e suporte, considerando os elementos do suporte adequados para as situações.

Piegas (2005) relata que a comunicação visual funciona como um princípio guia para uma gestão ambiental urbana que conta com a participação de todos por meio de um esclarecimento, ações comunitárias e conhecimentos. Além disso, a comunicação social abrange alguns objetivos:

- **Exposição:** mostrar certos grupos de conhecimentos ou informações não abrangendo apenas só o indivíduo discorrer sobre o assunto. O objetivo é sensibilizar as pessoas acerca de um assunto o qual elas já tenham certo entendimento. São usadas mensagens detalhadas que ocasionem um certo choque para que a atenção seja prendida.
- **Expressão:** o grupo atingido pela informação deve ser capaz de exibir reações, debates do tema e evidenciar suas prioridades.
- **Atitudes:** influir as ações dos grupos de pessoas e fazer com que eles enxerguem distintas maneiras de ações, problemas e informações.
- **Conhecimento:** a comunicação visual faz com que as pessoas obtenham conhecimentos minuciosos e eficazes.
- **Motivação:** estimular as pessoas a tentarem o novo, abrangendo comportamentos e práticas de modo participativo.

2.4.1 Placas de nomenclatura de vias e logradouros públicos

De acordo com a Lei n. 1.015/2007, sobre o código de posturas, mais precisamente sobre o capítulo XVII Da Nomenclatura das Vias Públicas e Numeração dos Prédios Seção I Da Nomenclatura das Vias e Logradouros Públicos:

Art. 151. A denominação das vias e logradouros públicos será realizada mediante aprovação do Legislativo Municipal. Parágrafo único. Para a denominação das vias e logradouros públicos deverá ser obedecido o seguinte critério: I – não poderão ser demasiada extensa, de modo que prejudique a precisão e clareza das indicações; II – não poderá conter nomes de pessoas vivas; III – não será permitida a alteração de nome de pessoas notáveis e que tenham prestado serviços relevantes à comunidade; e IV – a partir da vigência desta Lei, somente poderá ser denominada, caso sejam escolhidos nomes de pessoas, para logradouros públicos, prédios públicos e vias públicas, nomes de pessoas notáveis.

Art. 152. Os artigos acima se aplicam apenas às vias existentes sem nome e às novas vias com registro posterior à publicação desta Lei. Art. 153. A numeração das edificações existentes, construídas e reconstruídas, far-se-á atendendo-se as seguintes normas: (...) III – é obrigatória a colocação de placa de numeração do tipo oficial ou artístico com o número designado, não podendo ser colocada em ponto que fique a mais de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) acima do nível da calçada de alinhamento e a distância maior que 10,00m (dez metros) em relação ao alinhamento;

Wisbeck et al. (2015) evidência que a nomenclatura nas vias públicas nas cidades oferece grandes vantagens à população, e com isso, inúmeras cidades que não possuem placas suficientes vêm assumindo investimentos a fim de organizar esses locais. Os autores ainda destacam que:

O serviço de nomenclatura de ruas é muito importante para os transeuntes, não apenas para os servidores dos Correios que trabalham com a entrega de documentos e correspondências, mas se constitui num grande instrumento de orientação para que as pessoas possam chegar, com mais facilidade, aos endereços desejados (WISBECK et al., 2015, p. 31).

Sobre os logradouros, Oliveira (2001) destaca que o tipo de logradouro vem antes do nome em si e mostra características físicas da via. Assim, o logradouro é tipificado de acordo com a sua largura e outros critérios firmados em sua aprovação. É estabelecido pela abreviação da via pública com três posições alfa, como por exemplo “Rodovia” tida como ROD.

3. QUALIDADE DE VIDA

3.1 Definições sobre a qualidade de vida e fatores associados a infraestrutura urbana

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), a qualidade de vida pode ser definida como o conhecimento do indivíduo em relação a sua posição na vida, nas vivências de cultura e sistema de valores nos quais ele está inserido e em virtude aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações. (The WHOQOL Group, 1995).

No entanto, a qualidade de vida está relacionada ao bem-estar e à autoestima pessoal, e ainda, abrange uma série de aspectos pessoais, tais como: a realidade econômica, capacidade funcional, estado emocional, valores culturais, religiosidade, entre outros. Conforme destaca Vecchia (2005, apud SANTOS, 2002, p. 757):

“o conceito de qualidade de vida está relacionado à auto-estima e ao bem-estar pessoal e abrange uma série de aspectos como a capacidade funcional, o nível socioeconômico, o estado emocional, a interação social, a atividade intelectual, o autocuidado, o suporte familiar, o próprio estado de saúde, os valores culturais, éticos e a religiosidade”.

A qualidade de vida quando relacionado com as condições das grandes cidades está relacionada a diversos aspectos, contudo, torna-se importante destacar que a qualidade de vida pode ser afetada através da concentração populacional, lazer, sistema político administrativo, morbidade, segurança, necessidades, condições de trabalho, dentre outros (FORATTINI, 1991).

A qualidade de vida pode ser impactada quando relacionada com a infraestrutura urbana, conforme destaca Nobrega, Vieira Filho e Silva (2013, p. 21):

O acelerado crescimento populacional sem o planejamento adequado tem como consequência alguns problemas de ordem ambiental e social. O inchaço das cidades, provocado pelo acúmulo de pessoas e a falta de uma infraestrutura adequada, geram transtornos para a população urbana. Esses inchaços ocorrem principalmente em cidades em desenvolvimento, em razão da rapidez do processo de urbanização e da falta de infraestrutura.

Para Almeida-Brasil et al. (2017, p. 1714) “[...] aprimoramento de políticas públicas quanto à infraestrutura urbana, saneamento, além de suporte e promoção social. Essas medidas podem trazer benefícios e refletir positivamente na qualidade de vida dos indivíduos [...]”

De acordo com o estudo realizado por Santos, Martins e Brito (2005), os domínios identificados como sendo os mais importantes para a Qualidade de Vida numa cidade são:

Gráfico A: Domínios identificados como sendo os mais importantes para a Qualidade de Vida



Fonte: Santos, Martins e Brito (2005)

Diante do exposto, ficou evidente que 50,6% dos entrevistados levam em consideração a mobilidade e infraestruturas viárias como um fator de grande importância para a qualidade de vida no âmbito urbano (SANTOS; MARTINS; BRITO, 2005).

É notório que a conceituação de qualidade de vida é diferente para os indivíduos, como por exemplo: a qualidade de vida para uma pessoa pode estar relacionada ao carro e para outra pessoa a qualidade de vida pode estar relacionada a uma casa própria. Diante disto, a qualidade de vida pode possuir dois aspectos distintos, podendo ser um aspecto pessoal conforme evidenciado ou um a aspecto coletivo. Em relação ao aspecto coletivo, pode-se levar em consideração a infraestrutura urbana, como por exemplo: fornecimento de água, educação, saúde, mobilidade, dentre outros (SANTOS, 1988).

4. METODOLOGIA

De acordo com o problema exposto, esta pesquisa aborda o método qualitativo, onde a representatividade numérica não é preocupante, mas sim o aprofundamento da compreensão de um certo grupo. No método qualitativo, os valores não são quantificados, devido ao fato de que os dados analisados valem de diferentes abordagens, explicam o porquê de um fato.

Na pesquisa qualitativa, o cientista é ao mesmo tempo o sujeito e o objeto de suas pesquisas. O desenvolvimento da pesquisa é imprevisível. O conhecimento do pesquisador é parcial e limitado. O objetivo da amostra é de produzir informações aprofundadas e ilustrativas: seja ela pequena ou grande, o que importa é que ela seja capaz de produzir novas informações (DESLAURIERS, 1991).

Nesta pesquisa, preocupa-se com os aspectos do cotidiano que não podem ser quantificados, e sim compreendidos e explicados. Então, será realizada a entrevista, de acordo com Gil (2007), entrevista com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado é enquadrada em pesquisa exploratória, e tem o fim de conhecer os problemas enfrentados pelos moradores da cidade de Planaltina.

Quanto aos procedimentos, é classificada em pesquisa de levantamento, utilizada em estudo exploratório. Aqui, realizar-se-á levantamento de uma amostra, que será entrevista com indivíduos que residem na cidade de Planaltina-DF para que se atinjam os objetivos específicos do trabalho.

4.1 Participantes

Os participantes do estudo serão 5 indivíduos. Os critérios de inclusão dos participantes neste estudo são: moradores da cidade de Planaltina-DF, sexos masculino ou feminino. Essa pesquisa realizada, se baseia em conhecer a percepção em relação as placas de denominação de logradouros da cidade de Planaltina-DF, bem como as dificuldades de mobilidade urbana e o acesso aos serviços públicos e privados.

4.2 Instrumentos

Por se tratar de uma pesquisa exploratória, Fonseca (2002) aborda suas vantagens no levantamento. Ele afirma que a vantagem mais importante é termos o conhecimento direto da realidade, economia e rapidez. Além disso, obtém-se dados que possibilitam uma riqueza na análise e discussão. Esse levantamento de dados é realizado por meio de entrevista com 5 indivíduos que residem na cidade de Planaltina-DF.

De acordo com Quivy e Campenhoudt (1995), as entrevistas e observações são complementos das leituras. Assim, o pesquisador toma conhecimento dos aspectos que sua própria experiência e suas leituras não puderam evidenciar. A ideia aqui, é não validar as ideias pré-existentes do pesquisador, e sim encontrar outras ideias. Três tipos de interlocutores são interessantes para desenvolver essas técnicas: especialistas científicos sobre o tema em estudo, informantes privilegiados e pessoas diretamente envolvidas.

Tem-se que a entrevista é feita com pessoas diretamente envolvidas na cidade de Planaltina-DF, que relatam a sua concepção em relação as placas de denominação de logradouros da cidade de Planaltina-DF, bem como as dificuldades de mobilidade urbana e o acesso aos serviços públicos e privados. A entrevista contém 6 perguntas a respeito desses objetivos especificados, e tem o intuito de deixar o participante a vontade para respondê-las.

A análise de dados será feita por meio da organização das perguntas realizadas e o que cada uma aborda sobre o objetivo dessa pesquisa. A análise das respostas é feita para compreender a relação da ausência de placas de logradouros na cidade de Planaltina-DF e o impacto que pode ser causado por essa ausência na qualidade de vida. Logo, todo o contexto relatado serve como base para novas pesquisas ou ainda para que se entenda acerca desse problema.

5. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A cidade em que foi realizada a pesquisa de campo está localizada no Distrito Federal, mais precisamente na cidade de Planaltina, conforme localizado em vermelho na figura A:

Figura A: Mapa Distrito Federal



Fonte: Adaptado <https://culturaandangablog.wordpress.com/>

A lei complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, dispõe sobre a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal, onde evidencia as políticas e diretrizes ambientais e setoriais implantadas no Distrito Federal, diante disto, tem-se a região administrativa de Planaltina é dívida de acordo com o macrozoneamento, a Zona Urbana de Consolidação de Planaltina compreende os seguintes setores:

I – Setor Tradicional;

II – Setores Hospitalar, de Educação, de Comércio Central, de Hotéis e Diversões, Administrativo, Recreativo e Cultural, também denominados Centro Urbano;
 III - Vila Vicentina;
 IV – Setor Residencial Leste – SRL, Quadras 1 a 6, também denominado Burtitis I;
 V – Setor Residencial Leste – SRL, Quadras 10 e 20, também denominado Burtitis II;
 VI – Setor Residencial Leste – SRL, Quadras 11 a 17, também denominado Burtitis III;
 VII – Setor Residencial Norte A – SRN A, também denominado Jardim Roriz;
 VIII – Setor Residencial Norte 1, também denominado PAPE;
 IX – Setor Residencial Oeste – SRO, também denominado Vila Nossa Senhora de Fátima;
 X – Setor de Oficinas, Áreas Especiais Norte – AEN, Cemitério Santa Rita e Setor de Desenvolvimento Econômico (BRASIL, 2009).

E com a criação do PDL (plano diretor local) de planaltina, “também houve a preocupação em incorporar à cidade legal os espaços urbanos, os assentamentos urbanos populares e os loteamentos irregulares, que, foram reunidos, possibilitando a criação dos Setores Habitacionais Arapoanga, Aprodarmas, Mestre D’Armas e Vale do Amanhecer” (BRASIL, 2009).

A pesquisa de campo foi desenvolvida no período do dia 04 ao dia 08 de novembro de 2019, para isso, conforme destacado no capítulo anterior, foi realizado entrevista com 5 (cinco) moradores da cidade de Planaltina.

Com essa entrevista e análise de campo realizada na cidade de Planaltina, foi possível identificar a idade, sexo, escolaridade e bairro em que residem os moradores selecionados, diante disto, os moradores selecionados tem de 27 anos até 44, sendo 3 do sexo masculino e 2 do sexo feminino, possuindo como nível de escolaridade: 2 pós-graduados, 2 ensinos superior e 1 ensino médio. Os moradores selecionados residem nos bairros do Jardim Roriz, Vale do amanhecer, Arapoangas e Vila Burtitis. (Quadro A):

Quadro A: Dados dos Participantes da pesquisa

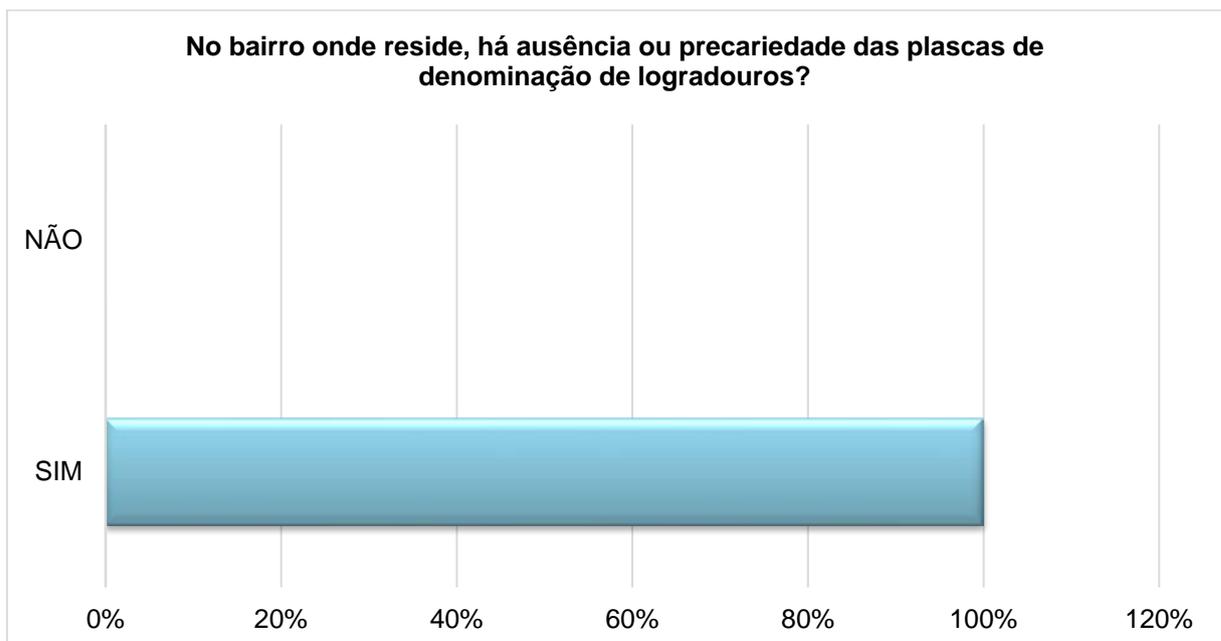
Morador A	Morador B	Morador C	Morador D	Morador E

Idade	44	38	37	42	27
Sexo	Masculino	Masculino	Masculino	Feminino	Feminino
Bairro	Vila Buritis	Jardim Roriz	Jardim Roriz	Vale do Amanhecer	Arapoangas
Escolaridade	Pós-Graduado	Superior Completo	Ensino Médio	Superior Completo	Pós-Graduada

Elaboração: do autor, trabalho de campo realizado no período de 04 a 08 novembro de 2019

Com as perguntas feitas na entrevista com os moradores, foi possível detectar a percepção em torno da ausência e precariedade das placas de denominação de logradouros do bairro onde residem, através dessa pergunta, constata-se que em 100% dos entrevistados destacaram que nos bairros (Jardim Roriz, Vale do amanhecer, Arapoangas e Vila Buritis) não possuem placas de denominação de logradouros.

Gráfico B: Dados ausência ou precariedade das placas



Elaboração: do autor, trabalho de campo realizado no período de 04 a 08 novembro de 2019

Completando, o que foi exposto no gráfico A, abaixo tem-se a imagem recolhida através da pesquisa de campo no bairro do Jardim Roriz (Figura A), setor de oficinas (Figura B).

Figura B: Ausência de Placas de Logradouros Bairro Jardim Roriz



Elaboração: do autor, trabalho de campo realizado no período de 04 a 08 novembro de 2019

Figura C: Ausência de Placas de Logradouros Setor de Oficinas em Planaltina-DF



Elaboração: do autor, trabalho de campo realizado no período de 04 a 08 novembro de 2019

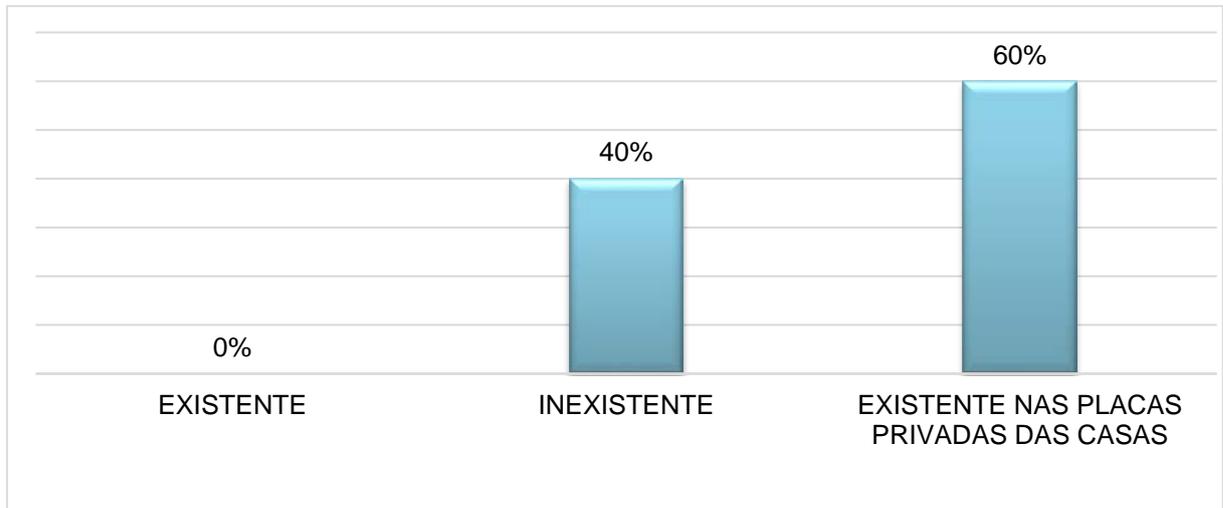
Com a pergunta realizada na entrevista que busca resposta em torno da utilização dos serviços públicos e privados, se a denominação dos logradouros dificulta a localização desses serviços na cidade de Planaltina-DF, foi possível identificar que a maioria dos entrevistados encontra dificuldade em localizar os serviços públicos, principalmente quando são recém chegados na cidade de Planaltina, outro morador evidenciou que “os logradouros haveriam de receber denominações lógicas, a ponto de facilitar a compreensão de todos”. O morador B informou que os serviços de entrega de correspondência e telegrafo na cidade podem ser prejudicados, pois, a localização do bairro é bastante precária.

Figura D: Ausência de Placas de Logradouros no Bairro Vila Buritis



Elaboração: do autor, trabalho de campo realizado no período de 04 a 08 novembro de 2019

Para a pergunta realizada sobre os locais das placas de denominação de logradouros dos bairros, obteve-se como resposta dos moradores (Gráfico C): 40% dos moradores informaram que no bairro do Vale do Amanhecer e Arapoangas não existe placas de logradouros, 60% dos moradores informaram que não existem placas de denominação nos bairros do Jardim Roriz e Vila Buritis, contudo, existem placas nas casas que denominam a quadra, o conjunto e o número da casa.

Gráfico C: Locais das placas de denominação de logradouros dos bairros

Elaboração: do autor, trabalho de campo realizado no período de 04 a 08 novembro de 2019

De acordo com a pergunta realizada sobre a duplicidade de informações em relação as placas de denominação de logradouros, teve-se como resposta dos moradores, que é mínima a existência das placas de denominação na cidade, contudo, nos ambientes públicos, como por exemplo: hospital, administração regional, delegacia de polícia, essas placas são evidentes e estão presentes na via. Contudo, os moradores entrevistados relataram que os poucos logradouros existentes pela cidade não obedecem a um padrão e nem tão pouco se encontram bem situados para uma melhor identificação.

É importante destacar que a Lei Distrital nº 4.317 de 2009 estabelece em seu artigo 109 “No planejamento e na urbanização das vias, praças, **logradouros**, parques e demais espaços de uso público, **deverão ser cumpridas as exigências dispostas na legislação e nas normas de acessibilidade em vigor**” (BRASIL, 2009) (grifo nosso).

É importante destacar que o acompanhamento e a eficácia da realização dos serviços públicos, devem ser seguidos pelo Governo do Distrito Federal de forma rigorosa, para não afetar de forma negativa a comunidade.

Foi relevante evidenciar nesse estudo, as placas de logradouros de Brasília, onde a diferença é extremamente evidente em relação a cidade de Planaltina, em

Brasília é possível identificar as placas em todos os setores da cidade, conforme evidenciado abaixo (Figura E e Figura F):

Figura E: SQ: Superquadra e setor militar em Brasília-DF



Fonte: Adaptado <http://g1.globo.com/distrito-federal>

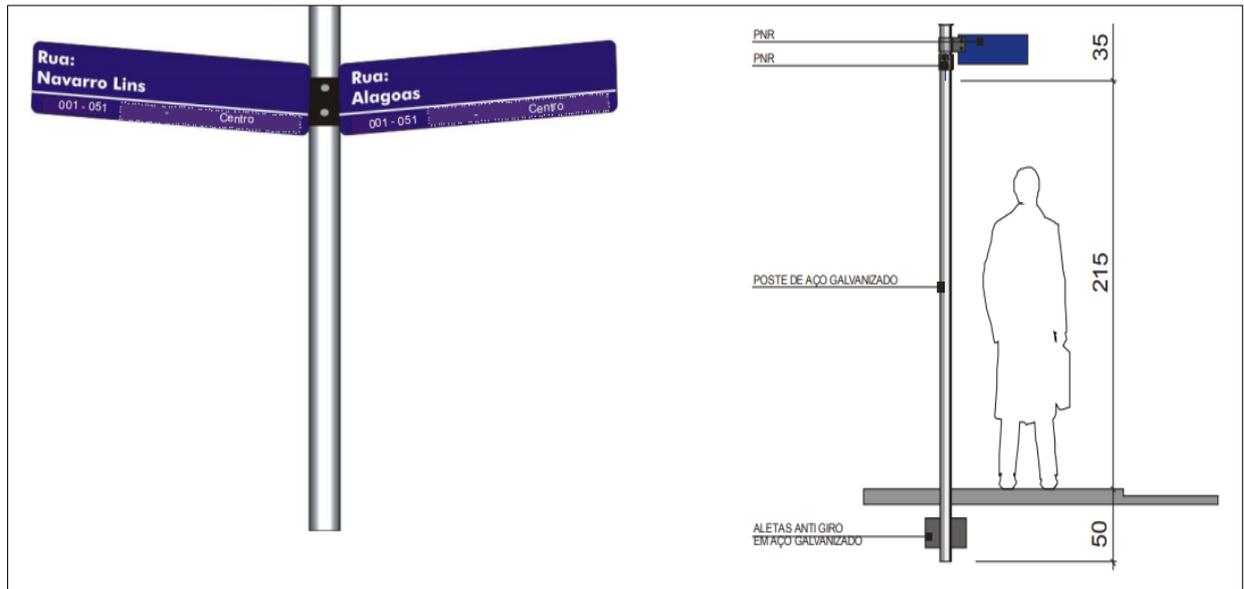
Figura F: Setor Hoteleiro e Setor Comercial em Brasília-DF



Fonte: Adaptado <http://g1.globo.com/distrito-federal>

Implantar na cidade de Planaltina as placas de nomenclatura de vias e logradouros torna-se essencial para a melhoria da acessibilidade e mobilidade para a sociedade planaltinense como um todo. Evidencia-se abaixo (figura G) o modelo, modelo de placas que podem ser utilizadas nos bairros da cidade de Planaltina:

Figura G: PNR – Placa de Nomenclatura de Rua



Fonte: Adaptado <https://static.fecam.net.br/uploads/561/arquivos/>

Com a entrevista realizada, foi possível buscar informações sobre a relação da ausência de placas e logradouros na cidade de Planaltina-DF com o impacto na qualidade de vida dos indivíduos, o morador A informou “A ausência de placas e logradouros pela cidade de Planaltina fere e agride essencialmente, o princípio basilar constitucional da dignidade da pessoa humana”. O morador B informou que existe o impacto na qualidade de vida, podendo afetar diretamente na saúde, segurança, mobilidade, mapeamento de imunização, programas de prevenção e a saúde em casa”. O morador C e D informaram que impacta na mobilidade na cidade de Planaltina. O morador E informou que não há impacto na qualidade de vida.

Para Santos, Martins e Brito (2005, p. 7) “a qualidade de vida constitui um tema de crescente relevância nas análises e nas políticas de planejamento e de gestão do território, em particular à escala das cidades”.

Para Pessôa (2007) a comunicação visual tem como principal objetivo viabilizar a mobilidade urbana, sendo a orientação do espaço urbano como um fator de qualidade de vida. Ainda destaca que o planejamento urbano deve levar em consideração a valorização, bem como o desenvolvimento das identidades locais de cada cidade, para que com isso, ocorra de forma significativa a inclusão e a integração da cidade como um todo.

Para a pergunta feita sobre as dificuldades de mobilidade urbana e distâncias entre a residência e o centro da cidade, obteve-se como resposta da maioria dos entrevistados que a mobilidade na cidade de Planaltina ocorre de forma simples e sem dificuldades, pois, a cidade é pequena e por conhecerem a cidade, não enfrentam problemas. No entanto, para moradores de fora da cidade, a questão das placas de denominação faz falta, pois, fica complicado a localização.

É importante abordar sobre a necessidade da implantação das placas na cidade e, por conseguinte, um planejamento da administração pública em torno da divulgação geográfica da cidade, entende-se que a atualização dos endereços, bem como o controle dos logradouros facilita de forma efetiva a identificação e a localização dos imóveis e dos serviços públicos da cidade (OLIVEIRA, 2001).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A comunicação visual é um elemento extremamente importante no âmbito urbano, pois, conforme encontrado nos resultados da pesquisa desse estudo, a comunicação para orientação dos logradouros no espaço urbano é um importante fator para a qualidade de vida, que deve ser vista como um investimento prioritário pelos governantes.

O conceito relacionado a qualidade de vida urbana segue diversos aspectos, onde está relacionado à várias questões de uma cidade, podendo ser: segurança, saúde, iluminação pública, saneamento básico, acessibilidade, mobilidade, dentre outros. Em relação ao endereçamento e as placas de logradouros, podem impactar diretamente nos aspectos da qualidade de vida urbana, pois, [...] informações de endereçamento também podem ser utilizadas como referência à segurança pública, pois, os indicadores podem ser utilizados como ferramenta para indicação em mapas das áreas de risco e ocorrências de qualquer tipo [...]” (OLIVEIRA, 2001, p.3).

Com esse estudo, foi possível identificar que na cidade de Planaltina os logradouros públicos não estão adequadamente mantidos e que há necessidade de políticas públicas sobre o assunto. Por conta da ausência ou precariedade das placas de indicação de logradouros, os serviços em domicílio estão sujeitos sofrerem atraso ou deixam de ser prestados e com isso comprometendo o desenvolvimento econômico, social e ambiental da cidade.

Este estudo contribui para o trabalho dos profissionais da gestão ambiental, pois faz com que tenham discussões importantes acerca de sua atuação no acompanhamento da gestão ambiental urbana, bem como sobre suas intervenções diante da crescente urbanização. Procura-se também contribuir com a formulação de políticas públicas em torno a organização territorial e regional.

Levando em consideração a importância e a seriedade desse tema apresentado, é importante destacar a crescente expectativa em solucionar os problemas de placas e logradouros das grandes cidades, para isso, esse estudo não se esgota aqui, a busca por um estudo abrangente sobre o tema se torna importante na literatura e para trabalhos futuros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA-BRASIL, Celline Cardoso et al . Qualidade de vida e características associadas: aplicação do WHOQOL-BREF no contexto da Atenção Primária à Saúde. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro , v. 22, n. 5, p. 1705-1716, May 2017.

BATISTELA, T.S. **O zoneamento ambiental e o desafio da construção da gestão ambiental urbana**. (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília-DF, 2007.

BEZERRA, M.C. **Planejamento e gestão ambiental: uma abordagem do ponto de vista dos instrumentos econômicos**. (Tese de Doutorado). Faculdade de arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988

BRASIL.. **Lei Complementar nº 1.015, de 15 de outubro de 2007**. Dispõe sobre a conversão, em pecúnia, de parcela de licença-prêmio, para os integrantes do Quadro do Magistério e do Quadro de Apoio Escolar, da Secretaria da Educação. Diário Oficial da União, Brasília, 15 out. 2007.

BRASÍLIA (Distrito Federal). Governo do Distrito Federal – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT 2009)** - Lei Complementar n ° 803, de 25 de Abril De 2009, atualizada pela Lei Complementar nº 854, de 2012. Brasília: GDF, abril de 2009.

DESLAURIERS, J. & KÉRISIT, M. **O delineamento de pesquisa qualitativa**. In: POUPART, Jean et al. A pesquisa qualitativa: Enfoques epistemológicos e metodológicos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008 (p. 127/153).

DONNINI, T.L.F. **Compensação por serviços ambientais: aspectos jurídicos e reflexões sobre uma proposta legislativa**. Escola Superior de Advocacia, Ordem dos Advogados do Brasil – Secção São Paulo, 2009.

ESPINOSA, L. R. M. **Interações com a Comunicação Visual Urbana – Pesquisa Qualitativa Em Porto Alegre E Na Br-116, Trecho Porto Alegre-Canoas**. (Tese de Doutorado). São Leopoldo, UNISINOS, Centro de Ciências em Comunicação, 2003.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

FORATTINI, Oswaldo Paulo. Qualidade de vida e meio urbano: uma cidade de São Paulo, Brasil. **Rev. Saúde Pública** , São Paulo, v. 25, n. 2, p. 75-86, abril de 1991. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89101991000200001&lng=en&nrm=iso>. acesso em 18 de novembro de 2019. <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-89101991000200001>.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

HOUAISS, A. **Dicionário Eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa**. São Paulo: Ed. Objetiva, 2001.

LEFEBVRE, H. **La Production de l' espace**. Paris, Antropos, 1974.

LENCIONI, Sandra. **Observações sobre o conceito de cidade e urbano**. São Paulo – SP, 2008.

MENDES, C.F. **Paisagem Urbana: uma mídia redescoberta**. São Paulo: Editora Senac, 2006.

MENEGAT, R. Como construir uma educação ambiental integrada: um exemplo a partir do Atlas Ambiental de Porto Alegre. In: AZEVEDO, J.C., GENTILI, P., KRUG, A., SIMON, C. **Utopia e democracia na educação cidadã**. Porto Alegre : EDUFRGS; SMED-PMPA. p. 507-520, 2000.

MENEGAT, R.; ALMEIDA, G. Sustentabilidade, democracia e gestão ambiental urbana. In: Menegat, Rualdo; Almeida, Gerson. **Desenvolvimento sustentável e estratégias para a gestão ambiental**. Porto Alegre, Edufrgs, pp. 173-196, 2004.

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento**. Pesquisa qualitativa em saúde. São Paulo: HUCITEC, 2007.

MMA. **Roteiro metodológico para a Gestão de Área de Proteção Ambiental – APA**. Versão Institucional 4.0. Brasília, 1999.

NÓBREGA, F. A. R.; VIEIRA FILHO, D. S.; SILVA, F.B; VERAS, R. L. O. M., Infraestrutura Urbana: infraestrutura e o crescimento populacional no Brasil. **Caderno de Graduação-Ciências Exatas e Tecnológicas-UNIT**, v. 1, n. 2, pp.19-25, 2013.

OLIVEIRA, C.M. **Manutenção da nomenclatura de logradouros e numeração de endereços, no geoprocessamento de Belo Horizonte**. (Especialização). Curso de especialização em Geoprocessamento da Universidade Federal de Minas Gerais, Minas Gerais-MG, 2001.

PANIZZA, J.F. **Metodologia e processo criativo em projetos de comunicação visual**. (Dissertação de Mestrado). Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

PERES, R.B.; SILVA, R.S. Interfaces da gestão ambiental urbana e gestão regional: análise da relação entre Planos Diretores Municipais e Planos de Bacia Hidrográfica. **Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)**, v. 5, n. 2, p. 13-25, jul./dez. 2013

PESSÔA, Luís Otávio Nogueira. **A comunicação visual nos espaços de origem informal da cidade**: visitando a Maré. Dissertação (Mestrado em Artes e Design), Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

PIEGAS, H.H.N. **Estratégias de Comunicação Visual para um Processo de Avaliação Ambiental (AAE)**. (Tese de Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2005.

QUIVY, R.; CAMPENHOUDT, L. V. **Manuel de recherche en sciences sociales**. Paris: Dunod, 1995.

SANTOS, C. N. **A cidade como um jogo de cartas**. Rio de Janeiro: EDUFF , 1988. Disponível em: <https://www.mackenzie.br/fileadmin/OLD/47/Graduacao/CCSA/infraestrutura.pdf> Acesso em: 16 agosto 2019.

SANTOS, L. D.; MARTINS, I.; BRITO, P. o conceito de qualidade de vida urbana na perspectiva dos residentes na cidade do porto. **Revista Portuguesa de Estudos Regionais [en linea]**. V. 9, pp. 5-18, 2005.

SOARES, J.A.S.; ALENCAR, L.D.; CAVALCANTE, L.P.S.; ALENCAR, L.D. Impactos da urbanização desordenada na saúde pública: leptospirose e infraestrutura urbana. **Polêmica**, v. 13, n.1, 2014.

SOUZA, M.L. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

VECCHIA, R.D. et al. **Qualidade de vida na terceira idade**. Rev. Brasileira Epidemiol, 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbepid/v8n3/06.pdf>>. Acesso em: 02 jul. 2016. In: SANTOS, S.R. et al. **Elderly quality of life in the community: application of the Flanagan's Scale**. Rev Latino Am Enfermagem 2002.

WIRTH, L. “**O urbanismo como modo de vida**”. In C. Fortuna (org.), Cidade, Cultura e Globalização, Oeiras, Celta, pp. 45-66, 1997.

WISBECK, B.; FRANCO, R.G.; JUNKES, M.M.; LOPO, W.N. **Nomenclatura das vias públicas do município de Botuverá**. Centro Universitário de Brusque, Relatos de Experiência do III Seminário Estadual PROESDE, 2015.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Field trial WHOQOL-100 February 1995**. Scoring the WHOQOL. Genebra: WHO; 1995.

ANEXO I - Entrevista

Idade:

Escolaridade:

Bairro onde reside:

1. No bairro onde reside, há ausência ou precariedade das placas de denominação de logradouros?
2. Em relação à busca de serviços públicos e privados, a denominação dos logradouros dificulta a localização desses serviços?
3. As placas de denominação de logradouros no seu bairro estão em locais inapropriados?
4. Há duplicidade de informações em relação as placas de denominação de logradouros?
5. Em relação a ausência de placas de logradouros na cidade de Planaltina-DF, isso pode impactar na qualidade de vida? Comente
6. Você enfrenta dificuldades de mobilidade urbana e distâncias entre a residência e o centro da cidade?

ANEXO II- Termo de consentimento livre

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Eu, _____, estou sendo convidado a participar de um estudo denominado “INFRAESTRUTURA URBANA: IMPACTOS RELACIONADOS À AUSÊNCIA DE PLACAS DE LOGRADOUROS NA CIDADE DE PLANALTINA”, cujo o objetivo é: identificar a relevância do planejamento da infraestrutura urbana em torno das placas de denominação de logradouros

Estou ciente de que minha privacidade será respeitada, ou seja, meu nome ou qualquer outro dado ou elemento que possa, de qualquer forma, me identificar, será mantido em sigilo.

Também fui informado de que posso me recusar a participar do estudo, ou retirar meu consentimento a qualquer momento, sem precisar justificar, e de, por desejar sair da pesquisa, não sofrerei qualquer prejuízo à assistência que venho recebendo.

A pesquisadora envolvida com o referido projeto é: Anderson Xavier Almeida, vinculado a Universidade de Brasília- UNB, localizada na cidade de Planaltina-DF. É assegurado a assistência durante toda pesquisa, bem como me é garantido o livre acesso a todas as informações e esclarecimentos adicionais sobre o estudo e suas consequências, enfim, tudo o que eu queira saber antes, durante e depois da minha participação.

Enfim, tendo sido orientado quanto ao teor de todo o aqui mencionado e compreendido a natureza e o objetivo do já referido estudo, manifesto meu livre consentimento em participar, estando totalmente ciente de que não há nenhum valor econômico, a receber ou a pagar, por minha participação.

_____, _____ de _____ de 2019.

Nome e assinatura do sujeito da pesquisa

Nome e assinatura do pesquisador responsável