

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM TURISMO
ANDRÉ FRANCHINI CAMPOS DE PINHO

Sinalização de Orientação Turística:

Uma Análise de Belo Horizonte

Belo Horizonte

2008

ANDRÉ FRANCHINI CAMPOS DE PINHO

Sinalização de Orientação Turística:

Uma Análise de Belo Horizonte

Monografia apresentada ao Curso de Graduação de Turismo da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Pinto Guimarães

Belo Horizonte

2008

ANDRÉ FRANCHINI CAMPOS DE PINHO

Sinalização de Orientação Turística:

Uma Análise de Belo Horizonte

Monografia apresentada ao Curso de Graduação de Turismo da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo Pinto Guimarães

Aprovada em

Prof. Dr. Marcelo Pinto Guimarães (UFMG)

Prof^a. Dra. Cláudia Freitas Magalhães (UFMG)

Prof^a. Ms. Ana Paula Guimarães Santos de Oliveira (UFMG)

Dedico a todos aqueles que, assim como eu,
acreditam na importância da sinalização de
orientação turística como instrumento de
desenvolvimento do turismo em Belo Horizonte.

Agradeço a todos que despertaram em mim o senso crítico e conhecimento necessários para o desenvolvimento desse trabalho, incluindo a Universidade Federal de Minas Gerais, os bons professores e colegas da vida, a minha família e a minha companheira de todas as horas, Juju.

Viajar é uma coisa brutal. Perdemos o conforto do lar e dos amigos, somos forçados a confiar em estranhos. Estamos sempre fora do nosso equilíbrio.

(César Pavese)

RESUMO

Trata-se de um estudo sobre fatos, situações, problemas, tendências e recomendações para a sinalização de orientação turística de Belo Horizonte. Nesse estudo, alguns pontos da cidade foram pré-selecionados como estudo de caso. A abordagem considerou o estado da arte na produção e gerenciamento da sinalização turística na capital mineira e confrontou a percepção de usuários com o depoimento dos administradores públicos sobre a conjuntura da sinalização nos locais de estudo. Como resultado, verificou-se que o deslocamento dos turistas em Belo Horizonte é pouco influenciado pela sinalização de orientação turística. Concluindo, esse estudo buscou contribuir com o conhecimento na área de turismo urbano, oferecendo evidências a partir da vivência do público alvo e o registro sobre a importância dada à sinalização de orientação turística pelos órgãos responsáveis.

Palavras Chave: Sinalização Turística, Belo Horizonte, Turismo Urbano.

ABSTRACT

This is a study about facts, situations, problems, trends and recommendations for the tourist way finding signage of Belo Horizonte. In this research, some areas of the city had been preselected as a case study. This approach includes the state of art in the production and management of the tourist signage in the capital, and it provides a parallel comparison of points of view from users and public administrators about solutions to be developed in this scenario. As a result, it was verified that the tourist displacements in Belo Horizonte is not very influenced by the tourist signage. Concluding, this study attempts to contribute with the knowledge in the area of urban tourism promotion, and offers evidence from experiences of the target public. Also, it provides documentation of the significance of tourist signage for the responsible organs.

Keywords: Tourist Signage, Belo Horizonte, Urban Tourism.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BELOTUR - Empresa Municipal de Turismo de Belo Horizonte

BHTRANS - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte

CEPEL - Centro de Preparação Equiestre da Lagoa

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito

CODEURB - Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado de Minas Gerais

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

EMBRATUR - Instituto Brasileiro de Turismo

FERROBEL - Ferro Belo Horizonte

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

ISO - Organização Internacional para Padronização

METROBEL - Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte

OMT - Organização Mundial de Turismo

ONU - Organização das Nações Unidas

PROSITT - Programa de Sinalização Indicativa de Tráfego e Turismo

TRANSMETRO - Transporte Metropolitanos

UFMG - Universidade Federal de Minas Gerais

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 OBJETIVOS	17
2 METODOLOGIA	18
3 REVISÃO DE LITERATURA	21
3.1 O MEIO URBANO E O TURISMO	21
3.1.1 O Surgimento das Cidades	21
3.1.2 Turismo Urbano	25
3.1.3 Circulação Urbana	28
3.2 SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO TURÍSTICA	29
3.2.1 Sinalização e Turismo	29
3.2.2 A Evolução da Sinalização	32
3.3 GUIA BRASILEIRO DE SINALIZAÇÃO TURÍSTICA (2001)	35
3.3.1 Estrutura Direcional e Caminhos Turísticos para Viagens Motorizadas	38
3.3.2 Estrutura Direcional e Caminhos Turísticos para Viagens a Pé	39
4 ESTUDO DE CASO: A SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO TURÍSTICA EM BELO HORIZONTE	41
4.1 REGIÃO DE ESTUDO	41
4.1.1 Lagoa da Pampulha	41
4.1.2 Área Central	43
4.1.3 Mangabeiras	44
4.2 CONJUNTURA DA SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO TURÍSTICA	46
4.3 A PERCEPÇÃO DA SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO TURÍSTICA PELOS TURISTAS EM BELO HORIZONTE	58
4.4 A SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO TURÍSTICA E OS ORGÃOS RESPONSÁVEIS	61
5 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	66
REFERÊNCIAS	68
APÊNDICE A – Formulário para entrevista com turistas em Belo Horizonte	75

APÊNDICE B – Topônimo	76
APÊNDICE C – Pictograma	77
ANEXO A – Pesquisa realizada pela BHTRANS com moradores de Belo Horizonte	79

1 INTRODUÇÃO

A importância do turismo vem sendo reconhecida pelo poder público em Belo Horizonte com frequência, estando presente constantemente no discurso político. A cidade, impulsionada pelo turismo de negócios e eventos, apresentou um crescimento considerável na atividade turística nos últimos anos. Pesquisa realizada pela Empresa Municipal de Turismo de Belo Horizonte (BELOTUR) em 2007 constatou que 40,2% dos turistas estavam em Belo Horizonte com a principal motivação relacionada a eventos, congressos, convenções ou negócios (BELOTUR; PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2007, p. 19).

A rede hoteleira refletiu esse ganho, obtendo uma evolução no nível médio de ocupação¹. Nos últimos anos a cidade também figurou entre os dez maiores destinos turísticos brasileiros, recebendo cerca de 5% do fluxo de turistas internacionais de 1999 a 2003 (EMBRATUR, 2004).

TABELA 1 - Nível médio de ocupação hoteleira em Belo Horizonte (2000-2008)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
51,25%	49%	42%	43,9%	49,52%	60%	-	-	66% *

FONTE: ABIH²

* Primeiro semestre do ano

Alguns investimentos e projetos foram realizados buscando alcançar melhorias e desenvolver a estrutura turística da cidade. A ampliação e construção de novos centros de convenções, a recuperação de praças, a criação da Linha Verde, a nova dinâmica dos aeroportos da cidade, foram medidas que de fato vêm possibilitando a melhoria da qualidade da atividade e dando suporte para o crescimento do número de turistas.

Contudo, a cidade ainda apresenta insuficiências. Em alguns casos, a estratégia e o planejamento do turismo é precário e incompatível com a realidade. A segurança, a limpeza, o transporte e a sinalização, necessários para construir um ambiente satisfatório, por exemplo, são suportes deficitários para a atividade na cidade. Recebem atenção secundária, e esse descaso se reflete na atividade turística, limitando os fluxos para a cidade. Por isso, figuram

¹ Esse fato é também explicado pela expansão hoteleira não ter acompanhado o ritmo de crescimento da demanda.

² Apud Prefeitura de Belo Horizonte, Belotur, 2006, p. 84; <http://www.mercadoeventos.com.br/script/FdgDestaqueTemplate.asp?pStrLink=3,28,0,34779&IndSeguro=0>, 2008.

freqüentemente nas listas de maiores críticas dos turistas estrangeiros, como mostrado na Tabela 2.

TABELA 2 – Itens avaliados com o conceito ruim pelos turistas estrangeiros em Belo Horizonte (2003)

Itens Avaliados	(%)
Limpeza pública	22,19
Transporte urbano	18,54
Segurança pública	18,54
Sinalização turística	16,87
Comunicações	13,22
Táxi	5,47
Diversões noturnas	5,17

FONTE: Adaptado de EMBRATUR 2004

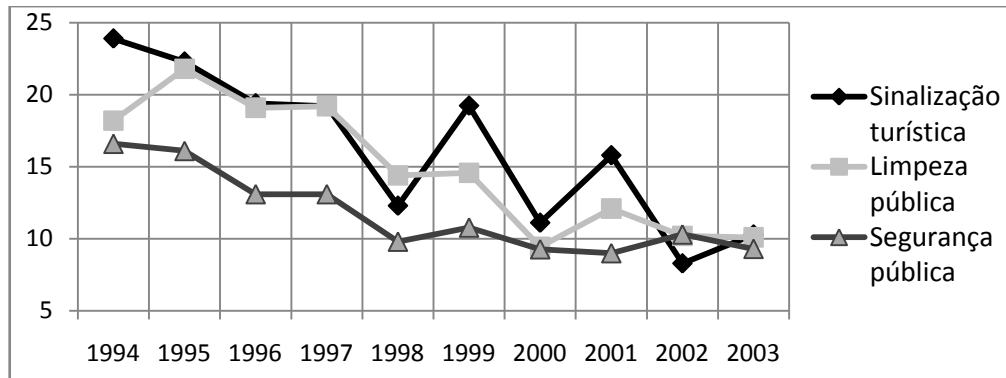
A sinalização é de um modo geral insuficiente também para os moradores de Belo Horizonte. Em pesquisa realizada pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS, 2006, p. 252) para avaliar a percepção sobre os serviços prestados e projetos implementados, 12,6% dos moradores indicam que a melhoria da sinalização de ruas e avenidas da cidade é uma medida que melhoraria o trânsito de Belo Horizonte, sendo a segunda sugestão mais indicada³.

Ao observar as pesquisas sobre a sinalização turística em âmbito nacional, é possível visualizar que a situação é similar a da capital mineira, como ilustra o Gráfico 1. A sinalização turística, como é possível constatar, liderou na maior parte do tempo como o pior item avaliado.

O julgamento dos turistas sobre esse ponto é consideravelmente negativo, ultrapassando questões que causam mais preocupação a sociedade brasileira em geral, como violência e limpeza urbana. Nota-se também que a situação vem melhorando ao longo do tempo em todos os quesitos, conseqüência das esparsas políticas e investimentos realizados no turismo desde a década de 90, principalmente com a criação de seguidos planos de desenvolvimento do turismo. Ainda assim, a sinalização turística na maioria das vezes encabeça as pesquisas como a mais criticada.

³ Vide ANEXO A, pág.79, para tabela completa.

GRÁFICO 1 – Setores avaliados como ruim pelos turistas internacionais no Brasil em porcentagem do total (1998-2003)⁴



FONTE: Adaptado de EMBRATUR 1998, 1999, 2000, 2001, 2003 e 2004

No Anuário Estatístico do Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR), de 2006, a situação se repetiu. Quando perguntados sobre o que avaliavam negativamente na viagem ao Brasil, 24,6% dos turistas estrangeiros elegeram a sinalização turística, sendo esse o pior item avaliado. Outro documento lançado pelo Ministério do Turismo, intitulado Turismo no Brasil 2007-2010, confirma a posição, reconhecendo que

Um dos grandes limitadores para o crescimento da atividade turística no País [...], refere-se à carência de infra-estrutura, de uma maneira geral. Esta carência se dá tanto no que se refere à infra-estrutura básica, particularmente com relação à acessibilidade e ao saneamento (água e esgoto), como também naquela que é denominada infra-estrutura turística propriamente dita, particularmente no que se refere à sinalização turística e a equipamentos receptivos tais como: centros de recepção e informação ao turista, centros de convenções e feiras, terminais de passageiros, atracadores, etc. (2006, p.52).

Ao mesmo tempo, a localização geográfica dos principais atrativos turísticos faz com que sejam necessários deslocamentos de lado a lado da cidade. Como corrobora o Mapa 1, a Lagoa da Pampulha, por exemplo, está distante da região central. Do mesmo modo, existe uma grande quantidade de atrativos em cada uma das áreas turísticas representadas no mapa. Sendo assim, a existência de um sistema de sinais apropriado se faz ainda mais vital no auxílio para condução do turista.

A sinalização, como ferramenta de assistência aos deslocamentos urbanos, é fundamental para o bom andamento do trânsito e da circulação. Afinal, é nela que o viajante baseia as decisões e os trajetos a serem percorridos quando em local desconhecido. A partir

⁴ O gráfico contém apenas os três itens mais constantes nas primeiras posições e presentes em todas as pesquisas realizadas dentre os anos de 1994 a 2003. Os outros itens avaliados foram: Comunicações, Táxis, Transporte Urbano e Diversões Noturnas, todos com médias e participação menos expressiva nas pesquisas.

do momento que ele se afasta de seu entorno habitual, algumas dificuldades e situações inusitadas são encontradas, uma vez que os seus usuais pontos de referência não estão mais presentes.

As mensagens das placas devem assim ser apresentadas de forma clara e direta, de modo a possibilitar um deslocamento mais fluido e de qualidade. Não devem consumir a “energia” do visitante e desperdiçar seu tempo e atenção. Para isso, a sinalização conta com diversos elementos relevantes, como o seu posicionamento, os topônimos⁵, os pictogramas⁶, as cores, fazendo com que seja mais fácil o entendimento a usuários de diferentes nacionalidades e culturas.

MAPA 1 - Localização geográfica de atrativos turísticos em Belo Horizonte



FONTE: Adaptado de Prodabel⁷

⁵ Para a definição do termo topônimo e a utilização do mesmo neste estudo, vide APÊNDICE B, pág. 76.

⁶ Para a definição do termo pictograma e a utilização do mesmo neste estudo, vide APÊNDICE C, pág. 77.

⁷ Apud Prefeitura de Belo Horizonte; Belotur, 2006, p. 26.

Se por meio de uma análise prévia é possível identificar deficiências na sinalização de orientação turística – assim como os turistas estrangeiros são capazes de observar –, é razoável entender que a sinalização de orientação turística em Belo Horizonte não é suficientemente satisfatória.

Dentre as falhas perceptíveis de forma preliminar e superficial, pode-se citar como exemplo a ausência de sinalização turística para viajantes a pé. Em áreas como a Savassi ou Rua da Bahia, onde há concentração de atrativos e de áreas de interesse, não pode ser encontrada qualquer placa com referências aos pontos turísticos ou mapas de direcionamento.

É possível também encontrar placas posicionadas por detrás de árvores, postes e outros obstáculos. Desse modo, acabam por ser visualizadas e compreendidas com pouco tempo de antecedência, dificultando a mudança de direção. Tal fato é agravado pela poluição visual causada pela inserção de novas placas, na maioria das vezes não autorizadas, com o intuito de fazer propaganda e auxiliar o direcionamento de clientes de *shopping centers* e estabelecimentos comerciais.

São ainda encontradas na cidade algumas placas de sinalização turística com fundo azul, padrão já superado desde a publicação da resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), de 1996, que instituiu o “marrom sinalização turística”. Assim, se mistura ao padrão atual, prejudicando a continuidade e cadência da sinalização, o que acaba por confundir os visitantes. Se em alguns casos há excesso de sinalização, em outros não há pré-sinalização e as placas estão localizadas apenas na interseção de ruas, momento em que o condutor deve tomar a decisão.

Em atrativos de grande valor, como a Praça da Liberdade, não há uma estrutura direcional eficiente. É comum existir sinalização direcionando à praça na maioria das ruas de Belo Horizonte. A falta de direcionamento faz com que o turista não obtenha uma experiência satisfatória. Aspectos como interpretação da paisagem, qualidade do tráfego e das vias, e integração dos atrativos ficam comprometidos.

Com essa conjuntura em mente, fica a dúvida de como as placas de sinalização auxiliam o deslocamento e a percepção dos turistas em Belo Horizonte. O presente trabalho buscou nos documentos de referência desenvolvidos tanto por órgãos governamentais quanto aqueles ligados ao turismo, no âmbito nacional e internacional, os padrões de sinalização. Além disso, buscou-se perceber a posição do visitante e dos responsáveis em relação a esse instrumento de orientação ao deslocamento urbano. Assim, esperou-se entender em quais pontos ela é positiva e, sobretudo, em quais ela é deficiente.

A questão que se sugeriu é a seguinte: como a sinalização de orientação turística em Belo Horizonte influencia a percepção dos turistas?

Como hipóteses para essa pergunta foram elucidadas as seguintes afirmações:

- A sinalização é deficitária e influencia uma percepção incompleta ou ruim da cidade.
- A sinalização é deficitária, mas não influencia uma percepção incompleta ou ruim da cidade.
- A sinalização é deficitária, mas a percepção dos recursos turísticos ocorre de modo independente.

Além disso, de modo secundário foram consideradas as seguintes hipóteses:

- A sinalização tende a piorar frente à velocidade das transformações da cidade.
- A sinalização tende a continuar deficitária independente de melhorias no campo do turismo
- A sinalização tem se transformado juntamente com as iniciativas de promoção do turismo

Tais hipóteses são sugestões para consideração frente à questão principal. Enquanto algumas hipóteses têm relação complementar, outras têm relação de contraponto. De todo modo, espera-se alcançar após esse estudo a percepção do turista e entender a conjuntura da sinalização de orientação turística em Belo Horizonte.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo Geral

Analisar a sinalização de orientação turística em Belo Horizonte e como ela influencia a percepção dos turistas para o deslocamento na cidade.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Identificar a sinalização de orientação turística existente em Belo Horizonte com base nos padrões estabelecidos pelo Guia Brasileiro de Sinalização Turística, de 2001.
- Diagnosticar a utilidade da sinalização turística para os visitantes.
- Entender o processo de desenvolvimento da sinalização de orientação turística em Belo Horizonte.

2 METODOLOGIA

A pesquisa consistiu em um estudo de caso com orientação na análise do contexto da sinalização de orientação turística em Belo Horizonte. Como forma de desenvolver um trabalho de credibilidade, foi determinada uma metodologia de trabalho embasada em dois critérios básicos a partir do procedimento sugerido por Vergara (2007): quanto aos fins e quanto aos meios.

Nesse sentido, a finalidade da pesquisa foi explicativa, pois “[...] tem como principal objetivo tornar algo inteligível, justificar-lhe os motivos. Visou, portanto, esclarecer quais fatores contribuem de alguma forma, para ocorrência de determinado fenômeno” (VERGARA, 2007, p. 47).

Quanto aos meios de investigação, foram efetuados os seguintes procedimentos (ibidem, p. 47-49):

- Pesquisa bibliográfica e investigação documental - Se beneficiou do estudo sistematizado de materiais como livros, revistas, jornais e documentos virtuais sobre o tema. A pesquisa buscou compreender os principais objetos concernentes a sinalização de orientação turística. Contou também com análise de dados e informações de órgãos públicos e privados, como o Guia Brasileiro de Sinalização Turística (2001), principal documento nacional e referência para concepção de projetos.
- Pesquisa de campo - Consistiu na verificação empírica das áreas pré-determinadas sobre a ocorrência do fenômeno. Contou assim com observações *in loco* e depoimentos de turistas e pessoas envolvidas com a temática.

De acordo com a BHTRANS (2007), “O sistema viário da cidade [...] tem uma extensão total de 4.709 km, com 15.204 ruas e avenidas [...]”. Conta também com cerca de 5000 placas de sinalização, sendo aproximadamente 1000 referentes a sinalização de orientação turística⁸. Sendo assim, à pesquisa aqui desenvolvida não foi possível observar a totalidade da sinalização na cidade. Dessa forma, foi feita uma investigação com base nos locais de maior representatividade turística conforme descritos no Mapa 1: a Lagoa da

⁸ Dados obtidos de Roque Tadeu, analista de transporte e trânsito da Gerência de Projeto da BHTRANS (GEPRO), em entrevista concedida a André Pinho no dia 01/12/2008.

Pampulha, a Área Central e o Mangabeiras⁹. Esses locais funcionam como amostragem da conjuntura total da sinalização de orientação turística, tendo em vista sua representatividade turística.

Em cada uma dessas regiões foi efetuado um trabalho de observação sistemática da sinalização, baseado e adaptado de acordo com os critérios citados pelo Guia Brasileiro de Sinalização Turística, de 2001¹⁰. O Guia e as idéias por ele transmitidas, de um modo geral, serviram também como base para o entendimento da conjuntura do tema de pesquisa. No caso aqui estabelecido os critérios compatíveis aos objetivos do estudo são:

- Padronização – formas, cores, topônimos.
- Visibilidade, legibilidade e segurança – visualização limpa e a uma distância segura.
- Suficiência – oferecer mensagens necessárias aos deslocamentos.
- Continuidade e coerência – colocação contínua até o destino.
- Manutenção e conservação – limpeza, iluminação, fixação.

Como forma de avaliar a qualidade da sinalização de orientação turística em Belo Horizonte foi efetuada uma análise quantitativa e qualitativa com base em uma amostragem estatística aleatória. Os dados coletados buscaram demonstrar o número de placas adequadas a critérios de qualidade, assim como as placas que não possuem todos os critérios estabelecidos.

Em cada uma das áreas de estudo a amostragem foi analisada conforme esses critérios, identificados como fundamentais. Buscou-se assim descobrir qual a porcentagem de placas que seguem os critérios para uma sinalização de qualidade e quais não seguem.

Os depoimentos de turistas foram colhidos também nessas regiões de estudo, visto que são locais de maior concentração desse público e são representativos do turismo em Belo Horizonte. Nesse sentido, os hotéis e acomodações dessas áreas foram preferencialmente procurados para aplicação dos questionários. Nessa etapa, efetuada no período compreendido entre 14 e 23 de Novembro de 2008, seguindo um modelo de entrevista padronizado¹¹, foram entrevistados 88 turistas selecionados de forma aleatória dentro da área de estudo. Esse ponto foi fundamental para obtenção de resultados sobre a percepção dos visitantes em relação à sinalização de orientação turística em Belo Horizonte.

⁹ Vide página 14.

¹⁰ Para detalhes do Guia Brasileiro de Sinalização Turística e mais informações sobre os critérios aqui utilizados, vide páginas 35 e 36

¹¹ Vide APÊNDICE A, pág 75.

Os depoimentos dos responsáveis pelo processo de sinalização de orientação turística em Belo Horizonte foram realizados inicialmente via emails e posteriormente em entrevista direta semi-estruturada, momento em que se objetivou confrontar os dados coletados e a realidade da sinalização, com o ponto de vista dos órgãos responsáveis pela sua implementação.

Após a realização desses procedimentos, esperou-se elucidar de forma consistente qual a conjuntura da sinalização turística em Belo Horizonte e como ela auxilia os deslocamentos, a circulação e a percepção dos turistas na cidade.

3 REVISÃO DE LITERATURA

Apesar de ser uma atividade antiga, praticada de forma rudimentar desde a antiguidade, o turismo passou a ser entendido como ciência apenas recentemente. Paulatinamente, diferentes aspectos são estudados e dissecados como forma de auxiliar a compreensão dessa atividade, responsável por movimentar um crescente número de pessoas ao redor do planeta. Um desses pontos, identificado como essencial para a boa desenvoltura do turismo, é a existência de infra-estrutura que dê aporte aos deslocamentos urbanos. Nesse sentido, a sinalização de orientação turística aparece como fundamento para esse fim.

O meio urbano e o turismo são temas identificados de importância para a análise do estudo aqui presente e correspondem ao espaço onde a sinalização de orientação turística se desenvolve. As particularidades de cada cidade, como veremos a seguir, são determinantes para o desenvolvimento dessa ferramenta de deslocamento urbano. Por isso, serão tratados a seguir como forma de auxiliar a compreensão do caso de Belo Horizonte.

3.1 O MEIO URBANO E O TURISMO

3.1.1 O Surgimento das Cidades

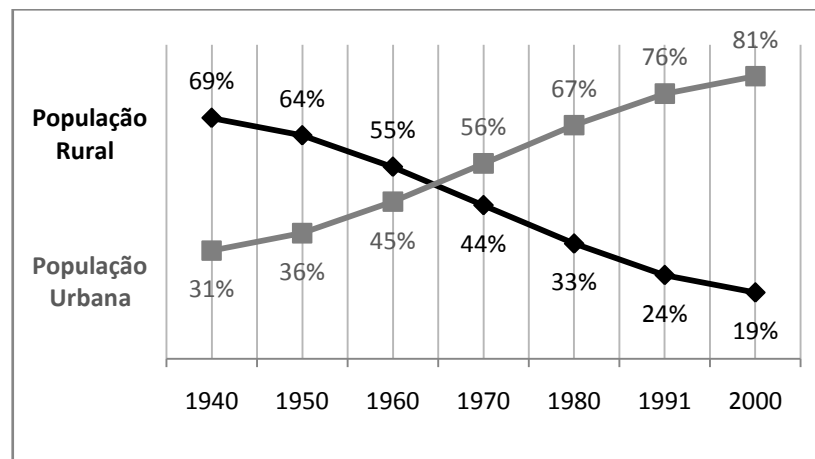
A explosão urbana, como fenômeno do último século, tem sido objeto de estudo de diferentes pesquisadores com objetivo de assim buscar soluções para uma convivência harmoniosa e civilizada nas cidades. O processo de urbanização, iniciado ainda nos primórdios do capitalismo, perdura nos dias de hoje, modificando o espaço com mais intensidade e criando novas relações sociais. Esse período de expansão da produção e da indústria, e do deslocamento populacional do campo para as cidades, deu origem a formação de grandes aglomerações urbanas (DEÁK, 2008). Essas mudanças aceleradas juntamente a dinamicidade moderna têm criado novas realidades. Para Milton Santos,

[...] na medida em que a economia se altera profundamente, assim como a sociedade correspondente, e na medida também em que os tipos de relações econômicas e de toda ordem mudam substancialmente, as cidades se tornam

rapidamente outra coisa em relação ao que eram até então (1997 apud PINTO, 2008).

Quando se trata desse tema, um importante marco foi alcançado no ano de 2007. Segundo anunciou Anna Tibaijuka, subsecretária-geral da Organização das Nações Unidas (ONU), em entrevista ao jornal *online* Estadão (2008)¹², a população urbana ultrapassou a rural pela primeira vez na história humana. Se nos países desenvolvidos a marca já foi atingida em sua maior parte no começo do século XX, no Brasil a população urbana superou a rural a partir do censo de 1970 (SILVA e PEREIRA, 2007)¹³, como ilustra o Gráfico 2.

GRÁFICO 2 - População urbana x rural no Brasil



FONTE: IBGE apud Revista Veja, 2008, p.117

As cidades como são constituídas atualmente são o principal fruto desse processo. Desde o início até os dias de hoje, as cidades, de modo geral, se preocupam com a qualidade dos seus espaços públicos (BURGERS, 1995, p. 147 apud PEREIRO, 2004).

Quando passaram a se expandir nas áreas periféricas ao centro – ou seja, quando o paradigma da suburbanização começou – a cidade parecia começar a se esvaír. Max Weber chamou esse fenômeno de “o fim da cidade”. Atualmente a cidade mostra nova vida, tendo em vista a revalorização dos centros urbanos a partir das décadas de 1980 e 1990. Isso motivou um novo interesse pelos espaços urbanos, sobretudo em contextos ocidentais (PEREIRO, 2004, p. 2).

Esse fenômeno trouxe nova importância às cidades. Nelas estão presentes, especialmente, as formas representativas dos movimentos sociais. Sobretudo, “representam

¹² Disponível em http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20080218/not_imp126254,0.php

¹³ Disponível em <http://diegofonseca.blogspot.com/2007/02/xodo-rural-no-brasil.html>

um recorte do mundo, onde independentemente de suas dimensões ou relevância regional, vibram e transformam de acordo com as necessidades e solicitações das políticas e movimentos sociais locais, atrelados aos universais” (CASTROGIOVANNI, 2001, p. 23).

Nesse espaço estão fortes marcas dos seus habitantes. A cidade é uma representação da condição humana, e a organização e ordenação dos elementos nesse meio condiz com o comportamento de seus residentes. A paisagem urbana é um ambiente onde se insere o homem e sua ação, e por isso, representa os valores e identidades de uma determinada região e da cultura de seus povos. Nesse sentido, qualquer paisagem “é única e reflete tanto a história natural como cultural de um território” (CORREIA, 2004, p. 8).

Goitia reflete sobre como as cidades são influenciadas e influenciam seus habitantes.

Uma vez implantada a cidade num terreno propício [...] a natureza humana vai traçando as linhas da nova estrutura, através de um processo vital de que faz parte uma acumulação de costumes, tradições, sentimentos, atitudes, tudo característico de uma determinada coletividade. Ainda mais, estas estruturas, que foram ganhando formação através desse processo, acabam por construir elas próprias uma segunda natureza; quer dizer, estas estruturas voltam a agir, por sua vez, sobre os habitantes, que são confrontados com uma realidade exterior com a qual terão que contar (1996, p. 28 apud GASTAL, 2001, p.37-38).

Essa urbanização também fez surgir um grande desafio para as lideranças públicas. Ao mesmo tempo em que as aglomerações urbanas são um centro de desenvolvimento de riquezas culturais, econômicas e sociais, e um espaço de vida, de trabalho, de consumo e de lazer, nelas estão presentes diversos problemas: insegurança, poluição, desemprego, falta de saneamento, “favelização”, marginalização, e má circulação.

Essa particularidade da urbanização é também ressaltada por Vieira, ao afirmar que

Se, por um lado, houve a oportunidade de melhoria na qualidade de vida, por outro, o crescimento rápido e desordenado, na maioria das vezes, trouxe consigo uma sensível queda na qualidade de vida em geral e, em particular, ambiental e social com a ocupação contínua do solo [...] (2005, p. 1).

Essa nova ordem social, incluindo a conseqüente pobreza e desigualdade social no meio urbano, tem como expressão um espaço dual. Grostein posiciona

[...] de um lado, a cidade formal, que concentra os investimentos públicos e, de outro, o seu contraponto absoluto, a cidade informal relegada dos benefícios equivalentes e que cresce exponencialmente na ilegalidade urbana que a constitui, exacerbando as diferenças sócio-ambientais” (2001).

Grostein ainda conclui que, nas cidades, “a precariedade e ilegalidade são seus componentes genéticos e contribuem para a formação de espaços urbanos sem atributos de urbanidade” (ibidem). Basicamente, tais fatores são determinados por negligência e desinteresse político, e conseqüentemente, por influência do planejamento urbano ou pela falta dele. Vale lembrar também que a principal força que modela as cidades é o capitalismo, uma vez que impõe as relações de produção do mercado. Esses interesses não são sempre o da maioria e o espaço se manifesta como um produto da expansão capitalista. O valor de consumo do território atende principalmente as tendências do mercado sobrepondo as necessidades sociais (GADRET, 1969, p. 48).

Como as influências e marcas deixadas na cidade podem ser positivas ou negativas, um importante mecanismo de controle da expansão desorganizada são os planos diretores. Seu objetivo principal é organizar o processo de urbanização, coordenando as ações de desenvolvimento para a criação de um espaço harmônico, sendo um contraponto as atividades estritamente guiadas pelo interesse do capital. Os planos diretores funcionam hoje também como forma de conter esse tipo de desenvolvimento. Quando o plano diretor não existe

[...] tende a aumentar a indisciplina na ordenação espacial. A salvaguarda dessas especificidades é necessária, pois favorece a heterogeneidade do tecido urbano e conserva a história da ordenação espacial, assim materializada (CASTROGIOVANNI, 2001, p. 24).

De todo modo, a urbanização fez com que no meio urbano fossem criados espaços e cidades singulares, com ambientes próprios e identidades únicas. Tal fato acabou por despertar nos viajantes o interesse para que se desloquem de um lado ao outro do planeta. Entretanto, os interesses turísticos muitas vezes não são contemplados pelo desenvolvimento das cidades. Como ressalta Castrogiovani, “As mudanças urbanas invadem e provocam invasões, nem sempre benéficas aos interesses das políticas turísticas” (2001, p. 23). Sendo assim, os desafios dos projetos turísticos são ainda maiores, dificultando o progresso da atividade – na forma de turismo urbano – e criando a necessidade de mecanismos eficientes de controle e desenvolvimento.

Esse mecanismo de organização urbana – plano diretor – deve estar em sintonia com os planos de desenvolvimento turístico de uma cidade. Os caminhos de cada um, ainda que confluentes, têm estratégias distintas. A infra-estrutura urbana e a adequada utilização do solo são composições que se complementam e que possibilitam um ambiente coeso. Os fluxos cada vez maiores de viajantes fizeram com que fosse necessário o desenvolvimento de planos

conjuntos capazes de servir suficientemente os turistas e moradores. As identidades de cada localidade, aliadas as diferentes identidades dos viajantes, acarretaram em adaptações dessa infra-estrutura de forma a servir a todos de modo eficiente. A sinalização de orientação turística é um retrato dessa nova realidade, como ferramenta de auxílio na espacialização urbana e de valor para compatibilizar a experiência turística nesse espaço multifuncional.

3.1.2 Turismo Urbano

Num momento em que os teóricos chamam de pós-moderno, o turismo urbano aparece como um dos principais geradores de fluxo global. De modo pueril, uma definição para o turismo urbano seria: “[...] prática que os turistas fazem visitando cidades e utilizando os seus serviços e funções” (PAGE, 1995, p. 9 apud PEREIRO, 2004, p. 1). Entretanto, esse conceito limita a atividade, uma vez que determina o turismo urbano como uma forma de consumo da cidade, como se a mesma fosse um bem. O turismo urbano permite que os ganhos dos visitantes sejam mais amplos, ainda que os ditames capitalistas exerçam um papel determinante na sociedade.

Há consenso de que nas próximas décadas, o ócio será essencial para o mundo social e econômico. A fronteira entre tempo livre e descanso deverá ser cada vez menos clara. Hoje se trabalha para reunir os recursos financeiros que irão pagar as férias, ou seja, inverte-se a lógica, e trabalha-se para poder viajar. Ao mesmo tempo, no ambiente do turismo urbano coexistem ações de lazer e trabalho (GASTAL, 2001, p. 33).

A urbanização se mostra um fenômeno irreversível e as pessoas passaram a buscar formas de contornar os problemas urbanos e a conseqüente queda da qualidade de vida. Ao mesmo tempo, surge uma crescente necessidade de conhecer novos lugares e conviver com o diferente e o inusitado. As cidades começam a assumir contornos turísticos, afirmando suas características acolhedoras. O período de deslocamentos deixou de incidir apenas nas férias e ocorre também em fins de semana e feriados prolongados. A atividade turística passou a ser inerente ao mundo contemporâneo, e os deslocamentos despertaram interesse em uma enorme gama de estudiosos, desde geógrafos a economistas (VIEIRA, 2005, p. 1-2).

No espaço urbano, estão essas novas formas de recreação, e o turismo urbano se complementa a outras modalidades, tais como, o turismo cultural, o turismo de negócios, o turismo litorâneo, o turismo pedagógico etc., sendo essas algumas das formas de se praticar

turismo nas cidades. Os interesses podem ser gastronômicos, arquitetônicos, culturais, históricos; no entanto tem como local de ocorrência o meio urbano.

Desde o início dos anos 80, o turismo urbano conhece um interesse renovado e um crescimento apreciável. Beneficia, incontestavelmente, de uma combinação de vários fatores como sejam o movimento de revalorização e reabilitação dos centros históricos das cidades, o alargamento e a diversificação das práticas culturais, o interesse marcante dos consumidores pelo património e o urbanismo, assim como a procura de animação e de oportunidades de fazer compras (COMISSÃO EUROPEIA, 2000, p. 4).

Ao analisar os principais destinos turísticos no mundo, nota-se uma predileção pelos de conotação urbana – Paris, Londres, Dubai, Nova York, Hong Kong –, como ilustra a Tabela 3. De qualquer forma, é possível considerar – mesmo que parcialmente – grande parte dos destinos como urbanos, uma vez que o turista invariavelmente utilizará do espaço urbano para se locomover entre os diferentes atrativos de uma cidade.

TABELA 3 – Os 10 maiores destinos internacionais de 2006¹⁴

Posição	Cidade	Número de turistas (em milhões)
1	Londres	15.640
2	Bangkok	10.350
3	Paris	9.700
4	Cingapura	9.502
5	Hong Kong	8.139
6	Nova York	6.219
7	Dubai	6.120
8	Roma	6.033
9	Seul	4.920
10	Barcelona	4.695

FONTE: BREMNER, 2007¹⁵

Para o turista, o ambiente urbano representa, sobretudo, um espaço incomum. “Olhar para as cidades é sempre um prazer social, por mais comum que possa ser o panorama urbano”, ressalta Castrogiovanni (2001, p.25). Nesse sentido, ao mesmo tempo em que a cidade é uma construção física, é também imaginária. Os significados por ela estabelecidos

¹⁴ A lista completa conta com 150 cidades.

¹⁵ Apud World Tourism Organization, European Cities Tourism, National Statistics, National Tourist Boards, Local Tourism & Convention Bureaux, Trade Press (local and national newspapers, The Economist, Business Travel News), Euromonitor International.

dependem da visão do visitante. “A cidade é o que é visto, mas mais ainda, o que pode ser sentido” (ibidem, p.25).

Deve-se atentar, entretanto para o fato de que o espaço urbano não é apenas um simples bem de consumo. Nesse sentido, para Pereiro (2002) há dois tipos de cidades com fluxo de turistas; a cidade turística ou “turistizada” e a cidade com turistas. As cidades “turistizadas”

[...] obedecem a processos de “turistização” e monumentalização que monofuncionalizam a cidade, convertendo esta num espaço só orientado para o turismo, no qual os habitantes locais se subordinam aos interesses do turismo. Um exemplo disto é quando os locais e os comércios tradicionais são convertidos em locais só para visitantes, o que implica um risco de tensões e conflitos entre locais e turistas. Estes tipos de cidade parecem-se cada vez mais umas às outras, fruto também do processo de homogeneização mundial, o que significa elaborar um produto muito semelhante aos outros, pouco diferente, pouco autêntico e pouco concorrencial num mercado cada vez mais concorrencial.

[...]

[...] uma “cidade com turistas”, integra o turismo como uma atividade a mais da cidade, mas não de uma maneira monofuncional, senão polifuncional e multifuncional evitando assim os riscos de uma economia urbana de excessiva dependência face ao turismo. Neste tipo de cidades o turismo é entendido como um efeito colateral. O primeiro objetivo será sempre construir uma cidade habitável e o resultado será atrair turistas que colaborem nesse objetivo (2002).¹⁶

De todo modo, como são inúmeras as leituras e possibilidades turísticas de uma cidade, é possível considerar qualquer cidade como um conjunto de recursos turísticos socioculturais, podendo ser convertidos em produtos, imagens e experiências para o seu consumo (ibidem). Sobretudo, “o melhor museu da cidade é a cidade mesma” (NICOLAU, 2002 apud PEREIRO, 2002), o que reafirma a possibilidade de se explorar turisticamente qualquer destino. Esse fato não significa que toda localidade deve e pode desenvolver o turismo, uma vez que uma boa infra-estrutura, entre outras predisposições, é fundamental.

Vale ressaltar também que ainda que se para muitos moradores de determinada cidade o turismo se constitua uma possibilidade irreal, em função dos problemas urbanos presentes, ao olhar do visitante a cidade pode representar um produto de consumo turístico de grande valor (BRAGA, 2006).

¹⁶ Adaptado do Português de Portugal.

3.1.3 Circulação Urbana

A modalidade de turismo urbano pressupõe – além de atratividade turística – de uma boa infra-estrutura espacial, capaz de proporcionar harmonia entre as atividades cotidianas e as atividades turísticas. A circulação é uma das bases dessa simultaneidade, permitindo o deslocamento dos indivíduos.

O turismo, afinal, é uma atividade que implica na circulação, como aponta a mais corrente definição do termo, estabelecida nas Recomendações da Organização Mundial de Turismo/Nações Unidas sobre Estatísticas de Turismo. Define-o assim como "as atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e permanência em lugares distintos dos que vivem, por um período de tempo inferior a um ano consecutivo, com fins de lazer, negócios e outros (OMT, 1994 apud SOUZA NETO et al, s/d). Desse modo, para que seja caracterizado turismo, é necessário que ocorra o movimento de pessoas de uma localidade para outra.

Além dos deslocamentos intermunicipais – entre um município e outro –, o turismo conta com a circulação dentro de cada localidade – intramunicipal –, uma vez que os atrativos se encontram dispersos, fazendo com que um turista tenha que se deslocar do hotel até um ponto turístico, por exemplo.

Castrogiovanni define esse deslocamento, chamado por ele de fluxo, como a estância móvel da cidade, responsável por dar vida à porção fixa da mesma (2001, p.24). Os turistas são então parte desse fluxo, não sendo apenas meros observadores.

Os fluxos também interagem, formam resistências, aceleram mudanças, criam expectativas, desconstruem o aparentemente rígido cenário urbano. [...] A cidade não é apenas um conjunto de elementos observados (fixos) mas o produto de muitos construtores (ibidem, p.24).

Para Gadret, “as clássicas funções da cidade, definidas pelos urbanistas: habitação - trabalho - recreio, dependem todas dessa outra função que as interliga: circulação” (1969, p. 18). O autor completa afirmando não ser

[...] descabido, portanto, considerar-se a circulação a mais importante das funções urbanas, uma *superfunção* da qual dependem todas as demais – a *atividade-meio* que propicia à cidade o desempenho de suas complexas finalidades (ibidem, p.18).

Essa é uma das atividades em que mais ocorrem conflitos. Da mesma forma que é indispensável para o habitante da cidade, os deslocamentos são também imprescindíveis ao

visitante. Vale lembrar também que o espaço turístico é ao mesmo tempo ambiente de trabalho e de lazer. Ainda assim, tanto moradores quanto visitantes assumem várias modalidades de deslocamento durante um trajeto, uma vez que as condições de circulação são transitórias. Num certo momento são motoristas, noutra passageiros e depois pedestres. Essa mudança de papéis desperta interesses distintos: de fluidez no tráfego, de facilidade para estacionamento e de segurança ao caminhar pelas vias (EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN, 2001).

Soma-se a isso o fato de que, uma vez que a cidade pode ter diferentes significados para cada indivíduo, o profissional do turismo deve se preocupar de direcionar o turista de modo ordenado aos ambientes da cidade, e permitir assim as mais diversas leituras (CASTROGIOVANNI, 2001, p. 25).

Com a análise de todas essas variáveis, é possível identificar os mecanismos que determinam a seleção dos melhores trajetos e elaboração de estratégias e soluções eficientes para permitir um trânsito organizado. Além da presença de transporte público extenso e rápido, de motoristas educados, de semáforos sincronizados, entre diferentes alternativas, é também importante a existência de sinalização adequada.

3.2 SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO TURÍSTICA

3.2.1 Sinalização e Turismo

Se para os habitantes de uma cidade a sinalização tem a função de auxiliar os deslocamentos, para os turistas ela é essencial. Além de compartilhar da sinalização de indicação de trânsito, o turista carece especificamente da sinalização de orientação turística.

Vale ressaltar as diferenças entre o termo “sinalização turística” e “sinalização de orientação turística”. Ainda que muitas vezes utilizados como sinônimos, há neles uma diferença. Enquanto “sinalização turística” refere-se a todo tipo de sinalização voltada para o turismo, a “sinalização de orientação turística” diz respeito a um tipo específico de sinalização com intuito de direcionar os turistas aos atrativos. Ou seja, uma placa localizada em um atrativo com informações referentes a história de determinado local é um forma de sinalização

turística; entretanto, não tem o valor de direcionar os turistas ao local e assim não está incluída na sinalização de orientação turística.

A sinalização de orientação turística, de acordo com a classificação e legislação vigente, faz parte da sinalização vertical¹⁷. Enquanto a sinalização horizontal corresponde aos sinais pintados ou desenhados sobre o piso, na posição horizontal, na forma de faixas, símbolos ou inscrições, a sinalização vertical diz respeito aos sinais viários, normalmente placas, fixados na posição vertical ao lado da via ou suspensos sobre ela. Dentro deste último grupo se encontra a sinalização indicativa, do qual a sinalização de orientação turística faz parte (CONTRAN, 2004, passim).

O Guia Brasileiro de Sinalização Turística, de 2001, define sinalização de orientação turística como “a comunicação efetuada por meio de um conjunto de placas de sinalização, implantadas sucessivamente ao longo de um trajeto estabelecido, com mensagens escritas ordenadas, pictogramas e setas direcionais” (2001, p. 18). Enuncia ainda que ela

[...] faz parte do conjunto de sinalização de indicação de trânsito. Assim, deve seguir os mesmos objetivos e princípios fundamentais, com vistas a garantir a eficiência e a segurança do sistema viário para os usuários das vias urbanas e rurais. A finalidade da sinalização é orientar os usuários, direcionando-os e auxiliando-os a atingir os destinos pretendidos (ibidem, p.10).

Do mesmo modo, esse tipo de sinalização deve garantir fácil acesso aos atrativos turísticos. E cada momento exige uma informação específica. Em alguns casos, “[...] torna-se premente a indicação da melhor direção a seguir; em outros, a informação sobre a distância a ser percorrida até determinado destino ou a confirmação de ter chegado a ele [...]” (EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN, 2001, p. 45).

Dessa forma, como a sinalização de orientação turística consiste em mensagens escritas ordenadas, pictogramas e setas direcionais, devem ser observados alguns padrões para que a informação seja de fácil entendimento ao turista. Tal situação se refere principalmente aos pictogramas. Como afirma a Organização Mundial de Turismo (OMT), “Os signos e símbolos turísticos devem expressar seu significado na linguagem mais universal e simples possível” (2003, p. 4).

Muitos estudiosos ressaltam a importância da sinalização turística em geral como fator fundamental para o sucesso da atividade em qualquer localidade. Para Barreto Filho (2001), a sinalização turística faz parte do marketing turístico. Assim estaria compreendida entre todas as ações que visam captar e manter fluxos de turistas (2001, p. 61).

¹⁷ Resolução Nº 160, de 22 de Abril de 2004.

O autor discorre afirmando que a sinalização turística, como marketing turístico

[...] é um exemplo imediato que beneficia os habitantes e os visitantes. A sinalização turística facilita a chegada e saída do turista, assim como seus deslocamentos durante sua estadia em determinado local. O trabalho da sinalização turística deve ser feito nos locais que querem atrair turistas. Algumas regiões desenvolvem sistemas tão eficientes que basta um veículo e um mapa para o visitante conhecer as atrações locais. Em outras regiões, encontram-se exemplos de excelentes placas de sinalização turística que qualquer pessoa pode elaborar seu próprio roteiro, sem ajudas externas. As indicações das atrações turísticas são fundamentais para promover e conscientizar a comunidade. (ibidem, p. 61-62)

Para Castrogiovanni, outro fator se faz premente quando se trata do tema. Cada localidade e cultura permitem ao viajante uma leitura pessoal. Dessa forma, surge a possibilidade de proporcionar ao turista diferentes leituras, despertando assim sua sensibilidade por meio da sinalização turística (2001, p. 23-25).

Para maximizar esse potencial, é necessário um bom ordenamento da atividade, com a participação de um profissional com capacidade técnica e conhecimento locacional. Nesse sentido, traz à tona a necessidade da ordenação urbana, que seria

[...] o processo de organização dos elementos que compõem o espaço urbano de acordo com o estabelecimento de relações de ordem, com base na construção de uma hierarquia de valores, no caso, com o objetivo de facilitar o desenvolvimento das atividades turísticas (ibidem, p. 23).

Dentre os conhecimentos necessários para fundamentar de forma consistente uma ordenação urbana turística, o autor destaca a *visão global* e a *visão específica*.

Para conhecer uma localidade é necessário ter uma visão geral de onde ela se insere. A investigação do todo, do espaço regional como uma totalidade, é determinante para a construção de uma *visão específica*. Castrogiovanni (ibidem, p. 28) afirma que “A *visão global* prioriza a visão do conjunto”, sendo assim deve-se respeitar a observação de campo direta e ampla, de forma a abranger todo o conjunto espacial.

Na *visão específica*, os elementos com traços de individualidade e singularidade são estudados. Buscam-se assim os pontos particulares da paisagem, e nesse sentido, Castrogiovanni lista alguns elementos que integram a visão específica.

Os *indivíduos urbanos* – atores que constroem o espaço urbano – criam *marcas urbanas*, compondo o que o autor chama de *marcos referenciais*. Esses seriam sinais historicamente incorporados a paisagem, os responsáveis pelas diferenças demonstradas no conjunto urbano.

Os *focos de encontro* – ou pontos de encontro – são os “[...] locais onde se encontram habitualmente inúmeras pessoas” (ibidem, p.28). Boullón identifica seis *focos urbanos: nodos, mojones, bairros, setores, bordos* e os *caminhos* (1997 apud ibidem, p.28).

Os *caminhos*, que fazem parte do objeto de estudo, “[...] são as melhores opções para se visitar os atrativos turísticos ou entrar na cidade e sair dela. Muitas vezes o próprio caminho passa a ser o principal atrativo”, ou seja, “a identificação dos [...] locais por onde os fluxos turísticos movimentam-se, nos possibilita transitar entre o real edificado e o imaginário possível de ser a qualquer momento construído” (CASTROGIOVANNI, 2001, p. 29-30).

Se um ambiente muito visível pode limitar as leituras do observador, uma paisagem com excesso de significados pode inibir as leituras criativas e reduzir os necessários sonhos (ibidem, p. 30). Os cuidados residem nesse ponto, sendo importante encontrar um equilíbrio entre esses fatores.

Como forma de ordenar o fluxo turístico pelos *caminhos* de uma cidade, Castrogiovanni cita: a facilidade de fluxo de pessoas e dos veículos; a satisfação estética; a paisagem construída e os caminhos; os serviços urbanos em geral; os equipamentos de apoio ao turista, como restaurantes, bares e hotéis; e finalmente o “mobiliário” urbano, onde estariam incluídas as placas de sinalização (ibidem, p. 30-31). Assim sendo, a sinalização turística aparece como um mecanismo de auxílio e direcionamento do turista pela cidade.

Todavia, para o bom funcionamento desse sistema, a sinalização deve ser satisfatória. São entendidos como objetivos e princípios fundamentais para que a sinalização seja de boa qualidade: a legalidade; a padronização; a visibilidade, legibilidade e segurança; a suficiência; a continuidade e coerência; a atualidade e valorização; e a manutenção e conservação (EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN, 2001, p. 16; OMT, 2003, p. 3).

3.2.2 A Evolução da Sinalização

O desenvolvimento da sinalização partiu da necessidade de diferentes pessoas compreenderem informações desconhecidas de forma a se locomover em ambientes estranhos. Nesse sentido, foram criados os pictogramas, como forma de facilitar a comunicação entre as pessoas, principalmente às de língua estrangeira.

Alguns historiadores indicam que os signos representam um ramo da imprensa. De todo modo, a primeira notícia que se tem do tema foi identificada em 1552, quando um

impressor de Lyon, Charles Estiene, publicou alguns guias cartográficos da França. Nesse documento, utilizou de palavras-chave e abreviações como forma de fornecer informações completas e precisas de modo reduzido, dando início a um processo contínuo de evolução desse sistema (OMT, 2003, p. 7-8).

Antes disso, cabe destacar a atuação dos coletores de taxas rodoviárias, que além de cobrar o tributo, atuavam como guia, fornecendo informações detalhadas sobre vilarejos e cidades (ibidem, p. 8).

Os primeiros símbolos de informação pública apareceram com a expansão do transporte ferroviário. Nas décadas de 1840-50 as locomotivas viajavam sem nenhum sinal visual. Somente a partir de 1850, houve um movimento para unificação dos códigos de sinalização. Eram categorizados em sinais de indicação, sinais de advertência, sinais de redução de velocidade e sinais de parada, sistema que ainda hoje é utilizado. Entretanto, as cores eram: branco “como ir em frente”, amarelo para “reduzir a velocidade” e vermelho para “parar” (ibidem, p. 8).

Se durante as Guerras Mundiais a sinalização teve o papel de auxiliar os direcionamentos de tropas em rotas estratégicas, depois desse período houve um crescimento do turismo e das viagens internacionais, alavancado pela industrialização e evolução dos transportes. A demanda até então reprimida estava livre e ávida a viajar aos diferentes cantos do planeta. A sinalização apareceu em várias partes, também nas formas de classificação de estradas e instalações turísticas (ibidem, p. 8).

Como a sinalização trás muito da identidade e cultura de um povo, surgem inconsistências regionais e internacionais. Todavia, esse problema já era estudado desde antes da Primeira Guerra Mundial, por meio de uma cooperação internacional sobre signos e símbolos.

“A primeira tentativa de criar um sistema de signos gráficos foi empreendida por Otto Neurath em 1920 com o motivo de uma exposição sobre construção de vivendas em Viena. Neurath estava convencido de poder criar um ‘Idioma Gráfico’ internacional a que chamaria de sistema ISOTYPE (International System of Typo-graphic Picture Education)” (NEVES, s/d, p. 3).

Em 1949 foram adotadas as metodologias propostas na Convenção sobre Trânsito Rodoviário e no Protocolo sobre Signos e Sinais Rodoviários. Depois de passar por algumas revisões, foi adotada a Convenção de Signos e Sinais Rodoviários em Viena, 1968 (ibidem, p. 43).

Atualmente destaca-se também a participação de órgãos nacionais e comitês técnicos de padronização na adoção dos modelos estabelecidos pela Organização Internacional para Padronização (ISO). Um exemplo deles é a OMT. Todavia, ainda hoje a Convenção de Viena, de 1968, continua a ser o principal instrumento internacional de interesse para o turismo (ibidem, p. 44).

A Organização Mundial de Turismo desenvolveu em 2003 um guia ilustrado e descritivo sobre sinalização turística, como forma de difundir conhecimentos e padrões utilizados globalmente. Paralelamente, outros guias e manuais nacionais e regionais são elaborados, como o *Tourist Signposting*, do estado de New South Wales, na Austrália (2003).

No Brasil, o CONTRAN juntamente ao Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) foram os responsáveis pelas primeiras iniciativas nacionais organizadas de sinalização com informações turísticas, já no fim da década de 1980. Ajudaram assim a organizar as iniciativas até então esparsas de desenvolvimento da sinalização turística no país (ELOANA, 2005, p. 7).

De todo modo, vale ressaltar que a sinalização direcional de trânsito esteve presente desde o surgimento dos automóveis. Sendo assim, ainda que não seja voltada exclusivamente para o turismo, essa sinalização “genérica” auxilia de forma rudimentar e incipiente o deslocamento dos turistas nas cidades.

A publicação oficial com enfoque exclusivo só veio surgir em 1996, com o Manual de Sinalização Turística, lançado pela EMBRATUR. O documento tinha o objetivo de auxiliar os Estados e as Prefeituras Municipais do país, informando quais os padrões mais adequados a serem adotados. O manual esteve preocupado em conservar os moldes de sucesso e estar em conformidade com os modelos internacionais. No mesmo ano, a partir de resolução aprovada pelo CONTRAN¹⁸, o “marrom sinalização turística” passou a ser a cor indicada a colorir o fundo das placas.

O Manual, contudo, não aprofundava sobre como se aplicar o que estava ali determinado. Os métodos de posicionamento, visibilidade e continuidade, por exemplo, são citados de forma insuficiente e incompleta. O baixo número de pictogramas apresentados foi outra falha do Manual.

Esses problemas foram corrigidos com o lançamento em 2001 do Guia Brasileiro de Sinalização Turística, elaborado pela EMBRATUR juntamente ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e ao DENATRAN. Com a junção dos conceitos do

¹⁸ Decisão proferida em 30/04/96, Processo 081/96, Ata 3.723 da 8ª Reunião Ordinária do CONTRAN, publicada no Diário Oficial da União em 06/05/96.

turismo, do patrimônio e do trânsito, o agora multidisciplinar documento de sinalização turística contemplou de forma mais eficiente as carências do setor.

O Guia foi responsável por inserir mais 43 pictogramas de uso turístico, além de trazer metodologias de aplicação mais detalhadas, com figuras e gráficos explicativos. Trata também de temas antes pouco mencionados ou ignorados, e determina os conceitos básicos de uma boa sinalização.

Ainda que utilize de conceitos estabelecidos por outros países e órgãos, o Guia não faz nenhuma alusão aos documentos internacionais. Contudo, segundo pesquisa realizada por Carneiro em 2001 as referências brasileiras estiveram baseadas em

[...] diretórios internacionais, especificamente os do Instituto Americano de Artes Gráficas – AIGA e o do estudioso japonês Kuwayama, que referenciam vários sistemas de sinalização no mundo e, especialmente no Brasil, fornecem subsídios a alguns sistemas nacionais oficiais, tais como o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, e do Instituto Brasileiro de Turismo – EMBRATUR (CARNEIRO, 2004, p. 1).

3.3 GUIA BRASILEIRO DE SINALIZAÇÃO TURÍSTICA (2001)

Com a conexão dos conceitos de trânsito, turismo e patrimônio, o Guia Brasileiro de Sinalização Turística mostra estar em conformidade com valores referentes à preservação, educação e acesso patrimonial, ao desenvolvimento sustentável do turismo e as normas de trânsito vigentes no país. Como principais pontos positivos em relação ao seu antecessor, o Guia traz mais exemplos e explicações em formato gráfico, além de trabalhar com o usuário não motorizado – que faz o turismo a pé.

O documento traz inicialmente os princípios e objetivos fundamentais da sinalização. São listados sete pontos principais, que visam garantir a eficácia e homogeneidade do deslocamento urbano:

a) Legalidade

- Cumprir o estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro - CTB e nas Resoluções do CONTRAN.
- Cumprir a legislação de preservação de sítios tombados pelo IPHAN e protegidos pela Lei de Arqueologia.

b) Padronização

- Seguir um padrão preestabelecido quanto a: Formas e cores dos sinais; letras, tarjas, setas e pictogramas; aplicação - situações idênticas sinalizadas da mesma forma; colocação na via ou nas localidades.

c) Visibilidade, legibilidade e segurança

- Ser visualizada e lida a uma distância que permita segurança e tempo hábil para a tomada de decisão, de forma a evitar hesitação e manobras bruscas.
- Selecionar trajetos de fácil compreensão para os usuários, com o objetivo de valorizar os aspectos de interesse cultural e turístico, levando em conta a segurança do trânsito.
- Garantir a integridade dos monumentos destacados e impedir que a sinalização interfira em sua visualização.
- Resguardar as peculiaridades dos sítios.

d) Suficiência

- Oferecer as mensagens necessárias a fim de atender os deslocamentos dos usuários.
- Auxiliar a adaptação dos usuários às diversas situações viárias.

e) Continuidade e coerência

- Assegurar a continuidade das mensagens até atingir o destino pretendido, mantendo coerência nas informações.
- Ordenar a cadência das mensagens, para garantir precisão e confiabilidade.

f) Atualidade e valorização

- Acompanhar a dinâmica dos meios urbano e rural, adequando a sinalização a cada nova realidade.
- Assegurar a valorização da sinalização, mantendo-a atualizada e evitando gerar desinformações sucessivas.

g) Manutenção e conservação

- Estar sempre conservada, limpa, bem fixada e, quando for o caso, corretamente iluminada (EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN, 2001, p. 16).

Para o estudo aqui proposto serão utilizados os critérios de: padronização; visibilidade, legibilidade e segurança; suficiência; continuidade e coerência; atualidade e valorização; manutenção e conservação. A questão da legalidade não será estudada, pois ao estudo não compete questionar a legislação, assim como entrar em detalhes de normas e regras de trânsito para comparar com as existentes nas placas de sinalização de orientação turística. Já o critério de atualidade e valorização será aplicado no contexto geral da análise da sinalização.

Seguindo esses parâmetros, o Guia cita ser também importante identificar os aspectos mais específicos e as particularidades da cidade para elaborar o plano de comunicação. Consiste basicamente em definir como

[...] os usuários de veículos podem utilizar a infra-estrutura local, para atingir os atrativos existentes por meio da escolha dos melhores trajetos. Partindo-se da abrangência e do conhecimento que a população tem desses atrativos, é possível selecioná-los e hierarquizá-los (ibidem, p. 25).

Essa estratégia considera duas etapas, o diagnóstico da situação existente e a definição da lógica a ser adotada a partir do conhecimento e análise das condições apreendidas. Assim é possível escolher os trajetos mais adequados à circulação no espaço urbano.

Entretanto, como relata o Guia, “[...] é impossível estabelecer uma sistemática-padrão para a definição de estratégias de sinalização” (ibidem, p. 31). Como cada localidade apresenta peculiaridades históricas, econômicas, físicas, culturais e sociais, as redes viárias têm múltiplas configurações. Do mesmo modo, os atrativos despertam diferentes interesses nos visitantes, assim como a localização e concentração dos atrativos turísticos determinam as estratégias de trabalho. Enquanto algumas localidades apresentam um único ponto de interesse, causando agrupamento de turistas, em outras ocorre uma centralização de atrativos numa área restrita. Há ainda situações como a de grandes áreas que contêm vários atrativos turísticos instalados de forma desordenada ou inacessível, criando dificuldades para o estabelecimento de caminhos.

O estudo do Sistema Referencial Turístico – sistema de hierarquização do conjunto de atrativos turísticos – é um processo que faz parte da constituição da ordenação de uma cidade. Ele leva em conta a importância e popularidade dos atrativos turísticos, de modo a serem facilmente identificáveis, quer pelo valor histórico e de uso, quer pelo referencial urbano notável.

A identificação do conjunto de referenciais a ser utilizado se dá em função da análise de alguns aspectos, como possuir valor intrínseco, ser de interesse da população e

apresentar condições para receber os visitantes, tais como segurança e limpeza, fácil acesso, estacionamento, banheiros e lixeiras (ibidem, p. 30).

Sendo assim, ao planejador cabe identificar quais os atrativos serão explorados pela sinalização turística, podendo ele direcionar o fluxo para um novo local ou fazer com que os turistas evitem determinada região que não oferece qualidades receptivas.

O que o Guia busca, como ele mesmo especifica, é “[...] orientar os estados e os municípios quanto à forma de sinalização adequada para identificar destinos, locais e atrativos de interesse turístico [...]” (ibidem, p. 14). O Guia deixa clara a legislação sobre as placas em si, como ao afirmar que elas “[...] não podem receber marcas, logotipos, mensagens ou publicidade de qualquer espécie [...]” (ibidem, p. 14). Alega também que as placas de Sinalização Interpretativa devem receber a chancela das instituições oficiais responsáveis pelo tombamento do bem, em nível federal, estadual ou municipal e que os procedimentos e orientações apresentadas pelo Guia cumprem as determinações da regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro.

Todavia, como os órgãos regulamentadores não têm competência jurídica e não conseguem conferir se as estratégias de ação indicadas estão sendo cumpridas, a sinalização acaba sendo implantada sem seguir critérios de qualidade.

3.3.1 Estrutura Direcional e Caminhos Turísticos para Viagens Motorizadas

Uma vez que não é possível estabelecer um padrão universal para a concepção de caminhos turísticos, o Guia traz apenas idéias gerais de como efetuar o processo. A escolha desses caminhos turísticos – conhecido também como Sistema Viário de Acesso¹⁹ – deve garantir que:

- a interligação e o acesso às rodovias se façam por vias externas aos centros comerciais e às áreas residenciais;

¹⁹ O Guia Brasileiro de Sinalização Turística o define como “a base para a implantação de sinalização e distribuição das viagens, sendo constituído pelas vias eleitas para acesso aos atrativos, tanto para os deslocamentos realizados por veículos quanto por pedestres. Enquadram-se nesse caso a rede viária urbana e rural, bem como as vias internas de áreas específicas, a exemplo dos parques e dos sítios arqueológicos passíveis de visitação” (2001).

- sejam desestimulados os deslocamentos diametrais através da área central ou por vias onde haja escolas, hospitais e outros;
- o percurso seja agradável, valorizando a cidade ou a região;
- os percursos tenham condições aceitáveis de segurança e conforto, com vias e calçadas desobstruídas, limpas e pavimentadas, sinalização em bom estado, semáforos e faixas de travessia de pedestres;
- os percursos sejam orientados, prioritariamente, por vias com capacidade para absorver deslocamentos de turistas, ainda que para isso seja necessário selecionar percursos mais longos;
- o aumento no volume de veículos gerado pelo turismo seja criteriosamente avaliado, de forma a não comprometer a fluidez e a segurança do tráfego;
- o trânsito gerado pelos turistas seja compatível com o uso do solo, evitando-se assim possíveis conflitos com a população local;
- as áreas de entorno do sistema viário não sofram processo de deterioração (ibidem, p. 28).

Esses dados servem como complemento aos critérios estabelecido pelo Guia e serão utilizados neste estudo de forma a auxiliar a análise e o entendimento da sinalização de orientação turística em Belo Horizonte.

3.3.2 Estrutura Direcional e Caminhos Turísticos para Viagens a Pé

Em áreas urbanas com grande concentração de atrativos o deslocamento turístico acontece mais comumente de forma não motorizada. A importância da sinalização está também presente nos momentos em que o turista deixa seu veículo e passa a caminhar. Nesses pontos o Guia identifica como necessária a presença de referências locais e da região. A segurança, o conforto, a atratividade e a acessibilidade são também fatores que devem ser levados em conta. A este último cabe maior atenção, principalmente no caso de portadores de deficiência.

Assim como ocorre nas viagens motorizadas, é grande a dificuldade de se estabelecer um padrão a ser seguido na elaboração de uma estrutura direcional. Desse modo, o Guia Brasileiro de Sinalização Turística traz algumas diretrizes que norteiam o desenvolvimento da

sinalização, como: identificação de pontos de fluxos; estabelecimento dos pontos de conexão das viagens; definição dos melhores percursos; indicação dos locais para equipamento de apoio e marcação dos locais para recepção do visitante (ibidem, p. 34).

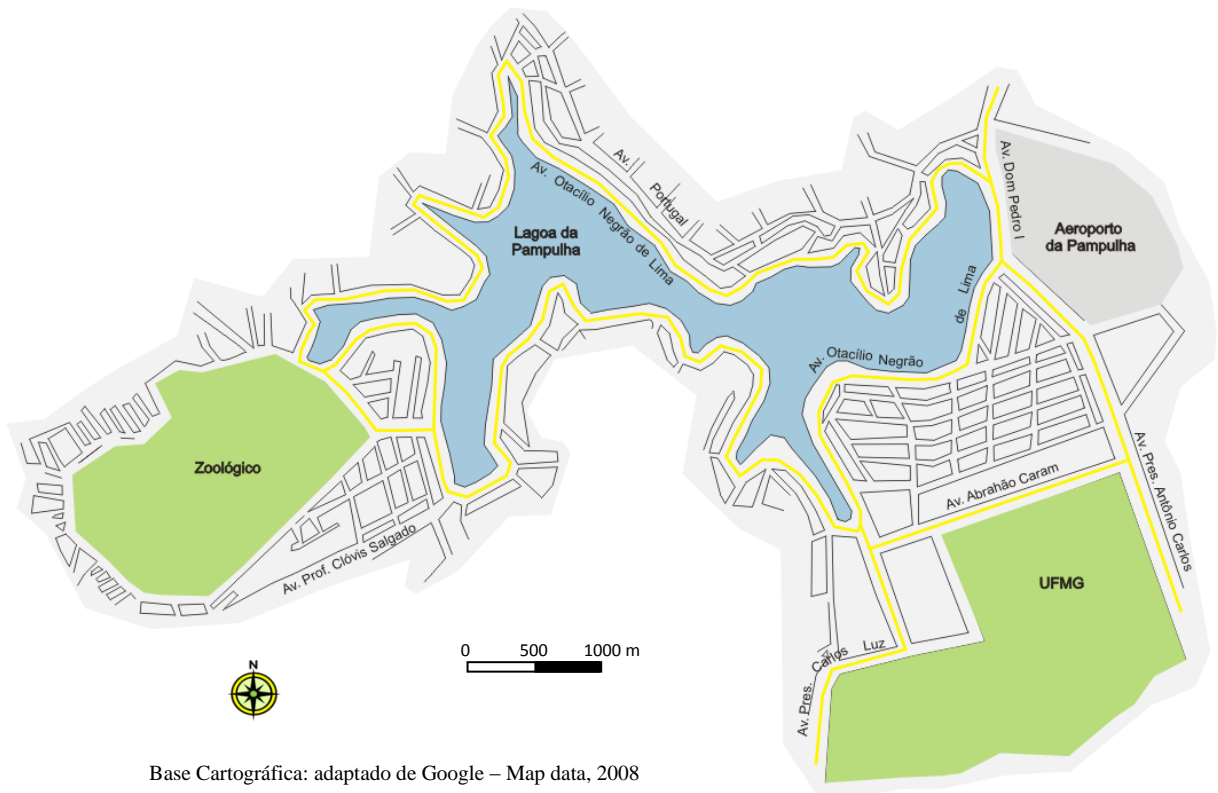
Essa referência do Guia Brasileiro de Sinalização Turística serve mais como alerta do que como ferramenta para análise da conjuntura da sinalização, uma vez que já foi constatada a inexistência de qualquer tipo de sinalização de orientação turística para viagens a pé em Belo Horizonte.

4 ESTUDO DE CASO: A SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO TURÍSTICA EM BELO HORIZONTE

4.1 REGIÃO DE ESTUDO

4.1.1 Lagoa da Pampulha

MAPA 2 – Área de Estudo: Lagoa da Pampulha



A Lagoa da Pampulha, também conhecida por Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Orla da Pampulha, é um dos maiores atrativos turísticos da capital mineira e representa um marco da modernidade belo-horizontina. Caracterizou uma etapa histórica de Belo Horizonte; uma fase de transformação, que compreendeu o período de 1940 a 1955 (RESENDE, 2004, p. 66).

É originalmente composta pela Igreja São Francisco de Assis, o Cassino (hoje Museu de Arte), a Casa do Baile e o Iate Tênis Clube. Posteriormente, foi incorporada ao Complexo

Lagoa da Pampulha a Casa de Juscelino Kubitschek, o Mineirão, o Mineirinho, o Jardim Zoológico, e outras construções de menor importância para atração turística, como o campus da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), o Centro de Preparação Equestre da Lagoa (CEPEL), o Monumento a Iemanjá e o Aeroporto da Pampulha (ibidem, p. 67).

A função turística do local remonta da época de sua construção, ainda que de forma incipiente. Até mesmo na ocasião da inauguração, com base na declaração do então prefeito Juscelino Kubitschek, percebe-se que as obras da Lagoa da Pampulha tinham objetivos turísticos.

Voltamos nossa atenção para as obras de embelezamento da capital, levando avante o conjunto urbanístico da Pampulha, onde temos procurado criar para Belo Horizonte o que há muito se reclamava e que, hoje, em todas as grandes cidades, é preocupação dos governos – a atração para o turista (APCBH, 1942 apud RESENDE, 2004, p. 61).

Entretanto, os deslocamentos a região eram inibidos, tanto pela distância da região central de Belo Horizonte quanto pelo pequeno fluxo de turismo à época. Ainda que o ramal do bonde da Pampulha tenha sido inaugurado em 1947 (ALMIRANTE, 2007, p. 7), facilitando o deslocamento à região, o crescimento do número de turistas teve alternâncias durante a história.

O Cassino, nos três anos em que esteve aberto (1944 a 1946), e durante o funcionamento do Museu de Arte Moderna – de 1956 até os dias de hoje – teve importância, ainda que pequena, para o direcionamento de turistas a região da Pampulha (RESENDE, 2004, p. 74). A Igreja São Francisco de Assis teve papel significativo nesse contexto. O Iate Tênis Clube também exerceu influência para a geração de fluxo turístico.

Apenas com o decorrer dos anos, a Pampulha passou a ganhar valor e a configurar de fato um novo centro de importância turística e populacional, em virtude do aumento do crescimento urbano e da expansão em direção as periferias da cidade.

Tais fatos indicam que a sinalização turística presente desde o início do desenvolvimento da Lagoa da Pampulha era precária. Com o passar dos anos e o ganho de relevância no cenário belo-horizontino, a sinalização foi sendo adaptada às necessidades de cada época.

A Praça da Liberdade, Praça da Estação, Praça Raul Soares, Parque Municipal e Praça Sete são contemporâneos aos primeiros anos da cidade e já estavam presentes no traçado inicial de Belo Horizonte. A Serraria Souza Pinto, de 1913, o Minascentro e o Mercado Central (PROMINAS²⁰), de 1929, e a Savassi, batizada com esse nome na década de 30, são relativamente mais recentes (SILVA, 1998, *passim*).

De todo modo, esses atrativos têm origem antiga e despertaram, paulatinamente, interesse nos viajantes à capital de Minas Gerais. Vale lembrar, todavia, que essa importância turística surgiu apenas com o avanço dos meios de comunicação e transporte. Nessa área, a sinalização direcional também esteve presente desde a fundação, ainda que de forma rudimentar. Essa sinalização auxiliava os deslocamentos dos habitantes e dos turistas, uma vez que além de atrativo turístico, esses locais eram também de interesse da população.

4.1.3 Mangabeiras

No bairro Mangabeiras, o Parque das Mangabeiras e a Praça do Papa compõem juntamente com a Serra do Curral, a Praça da Bandeira, o Mirante, a Escola Guinard e a Rua do Amendoim²¹ uma importante área de atração turística de Belo Horizonte (PBH²²).

No entorno da região, onde se localiza a Serra do Curral, surgiram os primeiros sinais de urbanização a partir da expansão e crescimento da cidade em direção as periferias. A área abrigou além da Fazenda do Capão desde o séc. XIX, a primeira estação de tratamento de água da cidade. No início da década de sessenta passou a ser um local explorado pela mineradora Ferro Belo Horizonte (FERROBEL). Por meio do decreto 1466 de 14 de outubro de 1966, foi criado o Parque das Mangabeiras no local. Sua principal finalidade à época era de preservar a reserva florestal revertendo os danos causados pela mineração e dotá-la de área de recreação para Belo Horizonte. O parque acabou sendo inaugurado apenas em 1982. Ainda na década de 60, o bairro homônimo foi projetado e desenvolvido pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado de Minas Gerais (CODEURB), utilizando terrenos pertencentes à antiga FERROBEL (*ibidem*).

²⁰ <http://minascentro.com.br/br/minascentro/index.php>

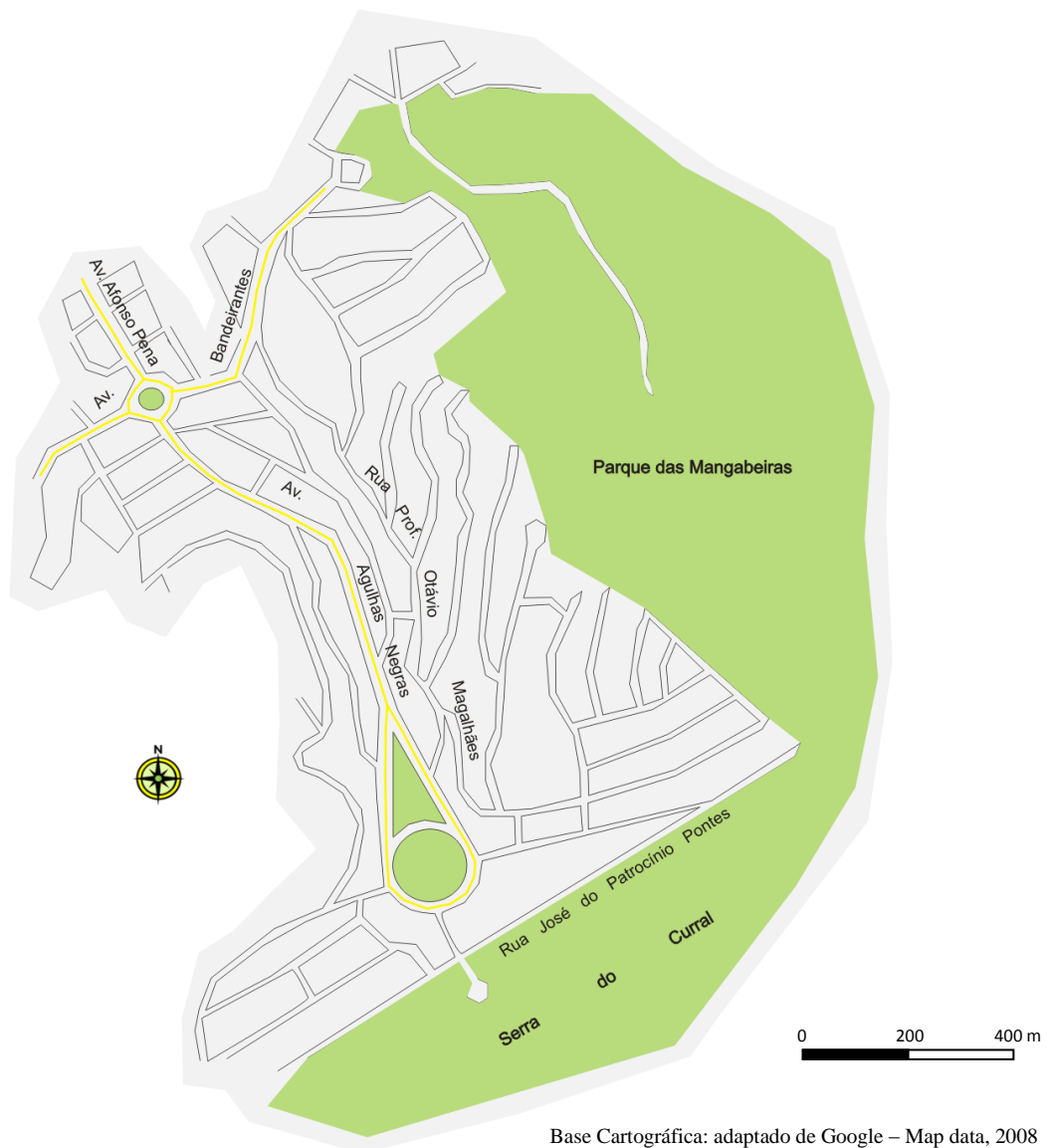
²¹ A Rua Professor Otávio Magalhães, mais conhecida como Rua do Amendoim ou Ladeira do Amendoim, ficou famosa por ter uma ilusão de ótica que faz com que pareça que os carros andem contra o sentido da gravidade.

²² <http://www.pbh.gov.br/>

A construção do Palácio das Mangabeiras, a fundação da Escola Guinard em 1973, a consagração da Praça Israel Pinheiro após a visita do Papa João Paulo II em 1980 e a reinauguração da Praça da Bandeira em 1997 são contemporâneas a criação do Parque.

Dessa forma, o turismo passou a ocorrer significativamente na região apenas a partir dessa mesma época. Nesse sentido, vale ressaltar também como fatores favoráveis a concepção da sinalização de orientação turística o fato de se tratar de um bairro majoritariamente residencial e de pouca poluição visual, além de possuir sinalização mais atualizada, tendo em vista a “juventude” do bairro.

MAPA 4 – Área de Estudo: Mangabeiras



Base Cartográfica: adaptado de Google – Map data, 2008

4.2 CONJUNTURA DA SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO TURÍSTICA

A análise, baseada em critérios para um deslocamento turístico eficiente²³, demonstrou que a cidade de Belo Horizonte possui de fato uma estrutura de sinalização de orientação turística precária e insuficiente. Como forma de ilustrar e localizar as placas de sinalização no contexto turístico da cidade foi elaborado um mapa para cada uma das regiões estudadas. Alguns atrativos foram distribuídos no mapa, como forma de referência e posicionamento. Ainda que a maioria das placas analisadas faça referência a esses atrativos, cabe ressaltar que algumas vezes atrativos distintos, como a Expominas e o Museu Histórico Abílio Barreto, são citados. A sinalização de orientação turística também direciona os visitantes entre as diferentes áreas turísticas da cidade.

Por exemplo, foi possível perceber na Área Central placas apontando para a região da Pampulha e Mangabeiras. Entretanto, nesses casos a sinalização era de indicação de trânsito, na cor branca e sem pictogramas. Isso ocorre, pois ao mesmo tempo em que essas áreas são de interesse turístico, são também nomes de bairros da cidade. Nota-se, assim, que ao turista cabe empregar o uso dessas placas como forma de auxílio ao deslocamento. Todavia, a diferente aplicação de cores e formas pode causar desconforto e vai contra às recomendações propostas pelo Guia Brasileiro de Sinalização Turística.

Situação parecida a das praças de Belo Horizonte. Foi observado que algumas delas não são indicadas de acordo com o atual padrão de sinalização de orientação turística, e sim no padrão turístico antigo ou no padrão de placas de identificação de trânsito, ambos com o formato de fundo azul. Assim, ao mesmo tempo em que a Praça da Liberdade tem sinalização de orientação turística na cor marrom, tem também sinalização indicativa na cor azul. Situação parecida ocorre com as praças Raul Soares e Sete de Setembro, diferentemente da Praça do Papa, que já apresenta sinalização atualizada.

Foi observado que à medida que uma localidade da cidade ganha valor turístico e passa a ser considerada como atrativo, a sinalização de orientação turística nos padrões atuais é então utilizada. Entretanto, a falta de padronização nos casos analisados compromete a continuidade e coerência da sinalização de orientação turística em Belo Horizonte.

²³ Para detalhes sobre os critérios utilizados, vide pág. 19.

FIGURA 1 – Diferentes padrões de sinalização do Museu de Arte na região da Pampulha



FONTE: O autor

Ainda com relação às cores e padrões utilizados, a região da Pampulha apresenta o maior número de placas fora dos padrões atuais. Das 29 placas encontradas com falhas, 85% eram referentes à padronização. Nesse caso, a sinalização se apresentou no padrão turístico antigo, de cor azul. Em alguns casos, um mesmo atrativo era indicado tanto por placas de padrão antigo quanto de padrão novo, como no caso do Museu de Arte. Até mesmo a toponímia utilizada era diferente nos dois casos. Se em uma placa era indicado por “Ms. de Arte”, em outra era como “Museu de Arte”.

Nas vezes em que era utilizada a cor azul, os pictogramas estavam presentes em alguns casos e em outros não. Também foi possível ver pictogramas diferentes para um mesmo atrativo, como no caso do Mineirão. Nas placas de padrão antigo, aparecia uma bola de futebol como pictograma; nas atuais, um atleta.

FIGURA 2 - Diferentes padrões e pictogramas de sinalização para o Mineirão na região da Pampulha



FONTE: O autor

Uma questão positiva da sinalização em Belo Horizonte é a existência de topônimos em três línguas: português, inglês e espanhol. Foram encontradas placas nessa característica na região do Mangabeiras, do Parque Municipal na Área Central, e da Pampulha – ainda que neste último caso estivessem presentes no padrão já superado.

A continuidade também foi afetada na sinalização de orientação turística, particularmente na região da Avenida Afonso Pena, uma vez que a colocação sucessiva de placas até o destino pretendido é um fator importante para uma sinalização de qualidade. Nessa região, alguns pontos de interesse, como o posto de informações da BELOTUR e o Teatro Francisco Nunes, possuíam apenas uma placa indicando a sua presença no local. No entanto, não estavam presentes placas de sinalização nas suas proximidades, de forma a auxiliar o deslocamento dos visitantes nos arredores.

A continuidade e a coerência da sinalização de orientação turística em Belo Horizonte também ficaram comprometidas pela ausência de placas em locais estratégicos da circulação urbana. Na Área Central, especificamente na Avenida Bias Fortes em direção a Praça da Liberdade, uma placa logo no cruzamento com a Avenida Álvares Cabral se faz necessária, uma vez que é um ponto de grande fluxo de veículos²⁴. Essa situação pode proporcionar confusão ao turista. Do mesmo modo, na região do Mangabeiras, logo na Praça da Bandeira, faz-se necessária a presença de placa indicativa logo no começo da Avenida Agulhas Negras confirmando os atrativos turísticos ali presentes e sua direção²⁵. Vale ressaltar que os problemas de carência de placas de sinalização não foram contabilizados na coleta de dados, visto que apenas a sinalização presente foi avaliada. Todavia, essa deficiência foi constatada e registrada em diversos pontos da cidade.

O caso mais grave foi observado na região da Pampulha, nomeadamente na sinalização de orientação turística para o Zoológico. As placas do entorno do atrativo – quando deslocando em sentido horário a lagoa – indicam primeiramente a entrada pelo Portão 2. Entretanto, ao seguir a direção recomendada, o usuário não encontra placa indicativa de entrada ao Zoológico. O que ocorre, na verdade, é que a entrada principal e voltada ao turista não é pelo Portão 2, e sim pelo outro lado do quarteirão.

Dentro desse contexto, foi observada certa “economia” de placas de sinalização. O padrão do Guia Brasileiro de Sinalização Turística estabelece que deva haver continuidade, assim como segurança para evitar enganos e movimentos conflitantes no ponto de decisão do turista. Assim, cita a necessidade da implantação de pré-sinalização – utilizada em

²⁴ Vide MAPA 2, página 55.

²⁵ Vide MAPA 3, página 56.

aproximação de interseção – e de sinalização de confirmação de saída – utilizada para identificar a mudança de direção a ser efetuada (EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN, 2001, p. 60-61).

Como adverte o próprio Guia, “Pode ocorrer, no entanto, que devido a limitações financeiras, técnicas ou de outra natureza, a sinalização não possa ser implantada em uma só fase” (ibidem, p. 47). Sabe-se que em um país como o Brasil, onde o orçamento para obras públicas é curto e de baixa disponibilidade, a sinalização de um modo geral tenha como um requisito básico o fator econômico. Alguns guias sobre sinalização de trânsito abordam esse aspecto, como por exemplo, o Guia de Sinalização Viária de Ribeirão Preto, que aponta como um requisito funcional da sinalização a economia nos custos de implantação e manutenção (GONSALVES, 2006, p.31).

Outro fato notável, e que dificulta o posicionamento da sinalização de orientação turística em Belo Horizonte, é a grande quantidade de árvores existentes, como ilustram as Figura 3 e 4. Desde sua inauguração, “[...] o modelo de cidade jardim importado da Europa foi adaptado aos ideais da república recém-fundada, sob a promessa de uma cidade higiênica, sombreada, de ampla qualidade de vida” (LARA, s/d²⁶).

FIGURA 3 – Obstáculos à sinalização na Área Central



FONTE: O autor

Contudo, esse fato provoca transtornos à cidade – embora o plantio de árvores tenha diminuído consideravelmente –, sobretudo na região central. A sinalização de orientação turística é particularmente afetada, uma vez que disputa espaço em meio às árvores, além de postes de iluminação, placas de indicação de trânsito e placas de comércio. Foi possível perceber que as placas se adaptam a esse ambiente desordenado de forma insuficiente. Se em

²⁶ Disponível em <http://www.ufmg.br/boletim/bol1611/5.shtml>

alguns casos estava ausente, em outros estava posicionada detrás de galhos de árvores e postes de iluminação. Portanto, a visualização completa das placas ocorre apenas a poucos metros das mesmas, ou é até mesmo totalmente impossibilitada por outros obstáculos. Tal conjuntura faz com que a sinalização obtenha maus resultados no critério de visibilidade, legibilidade e segurança. Dentre as falhas encontradas em Belo Horizonte, 42% referiam-se a esse critério.

FIGURA 4 - Belo Horizonte e sua extensa arborização



FONTE: <http://horizontebelo1.blogspot.com>

Com relação ao critério de suficiência, a situação é consideravelmente melhor, já que o número de falhas na região de estudo corresponde a 2,5% do total de falhas observadas. No caso, as placas de orientação turística indicativas do Museu Histórico Abílio Barreto apresentaram falhas, uma vez que a abreviação utilizada tem um caráter genérico. Isso porque a toponímia Museu Histórico é confusa, pois o termo “histórico” pode ser compreendido como referente a qualquer outro museu. Além disso, o nome Abílio Barreto é mais específico e característico do museu em questão, e assim poderia ser utilizado como topônimo de maior precisão. Isso pode ser explicado pela recomendação do Guia Brasileiro de Sinalização Turística, que adverte ser “[...] fundamental que a abreviatura das mensagens, quando necessária, procure obedecer aos critérios de máxima clareza e máxima economia” (EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN, 2001, p. 30). Nota-se, entretanto, que a economia sobrepôs-se a clareza nesse caso.

A sinalização de orientação turística, no todo, se mostrou de boa manutenção, já que poucos exemplares em más condições foram encontrados. Apenas 5% das falhas analisadas correspondiam à má conservação, e essas placas se apresentaram com pichações e empenadas. Neste último caso, a placa indicativa para o CEPTEL, na região da Pampulha, ilustra bem a situação. Estava encurvada e apontava de forma incorreta a direção a se seguir, além de ter sua visibilidade afetada.

FIGURA 5 – Sinalização em mau estado de conservação na região da Pampulha



FONTE: O autor

A boa conservação pode ser explicada pela constituição da sinalização, composta por alumínio e tinta especial – materiais de grande resistência a intempéries. Entretanto, as placas de sinalização ainda ficam sujeitas a depredação, vandalismo e acidentes viários que porventura podem danificar sua estrutura.

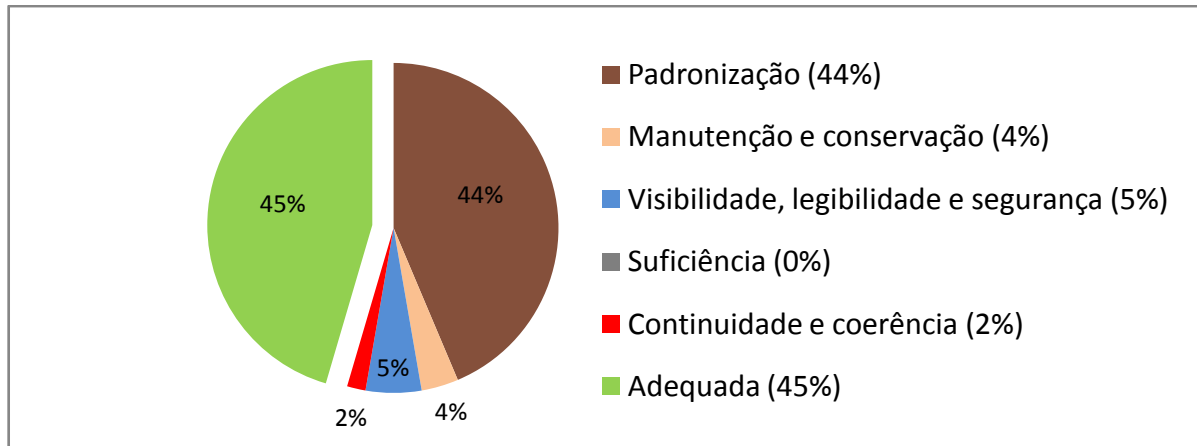
TABELA 4 - Conjuntura da Sinalização de Orientação Turística em Belo Horizonte

	Área Central	Mangabeiras	Pampulha	TOTAL	
Sinalização adequada	41	17	25	83	(55%)
Sinalização inadequada	33	6	29	68	(45%)
TOTAL	74	23	54	151	(100%)

FONTE: Dados da pesquisa

A conjuntura da sinalização, portanto, demonstrou-se alarmante, já que do total de placas de sinalização de orientação turística analisado, 45% estavam fora dos padrões e critérios de qualidade, como demonstra a Tabela 4.

GRÁFICO 3 - Falhas da sinalização de orientação turística na Pampulha

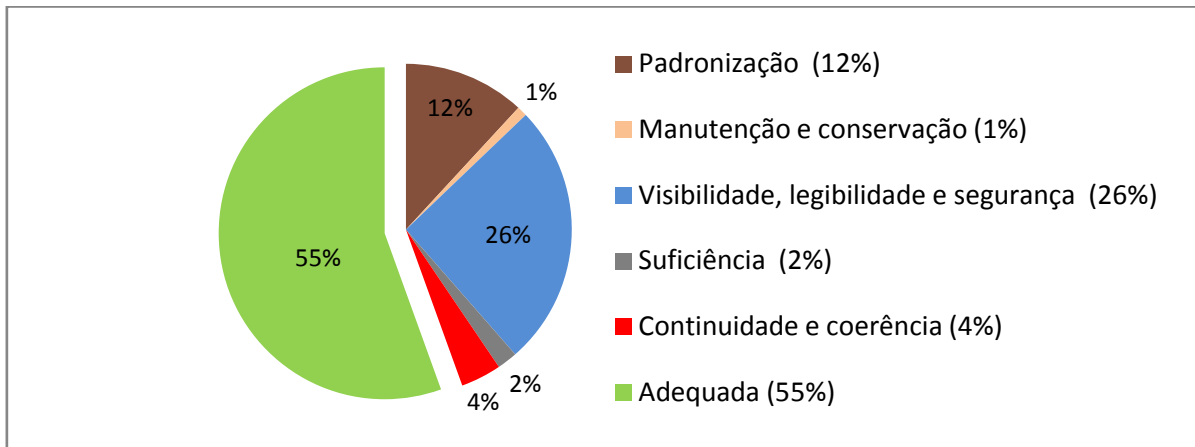


FONTE: Dados da pesquisa

Os piores resultados da sinalização de Belo Horizonte foram encontrados na Pampulha. Mais da metade das 54 placas analisadas estava contrária aos critérios analisados, correspondendo a 55% do total. Dentre os problemas encontrados, o destaque fica com aqueles referentes à padronização, já que no local existe um bom número de placas no padrão antigo. Dentre as falhas encontradas, essa foi a de maior representatividade – 44% do total de placas analisadas.

A Área Central teve como principal problema a visibilidade, legibilidade e segurança. Dentre os problemas encontrados, esse correspondeu a 26% do total de placas analisadas. A falta de padronização foi também um fator que comprometeu a qualidade da sinalização de orientação turística na região, já que 12% das placas possuíam essa deficiência. No geral, a conjuntura também foi insatisfatória, pois das 74 placas analisadas 45% estavam inadequadas.

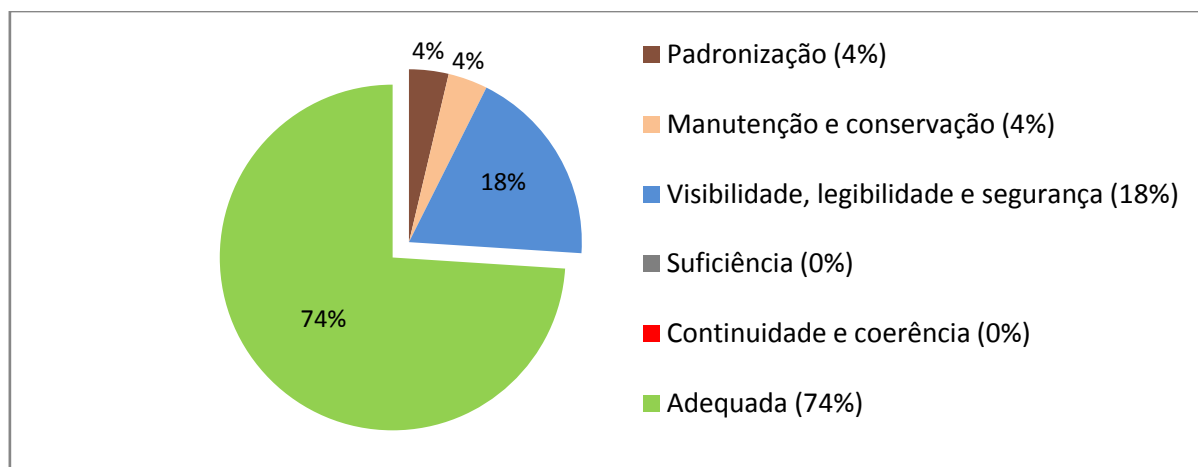
GRÁFICO 4 - Falhas da sinalização de orientação turística na Área Central



FONTE: Dados da pesquisa

Ainda que não seja um resultado satisfatório, a região do bairro Mangabeiras teve o melhor resultado dentre as áreas analisadas. Das placas observadas, 26% apresentaram falhas, sendo em sua maioria referentes a visibilidade, legibilidade e segurança.

GRÁFICO 5 - Falhas da sinalização de orientação turística no Mangabeiras



FONTE: Dados da pesquisa

Quando analisado o todo, é possível perceber que a sinalização de orientação turística se apresenta de forma diferente em cada área da cidade e que as falhas são também distintas. Enquanto a Área Central e a Pampulha – de desenvolvimento mais antigo – possuem problemas quanto à padronização, o Mangabeiras – de história mais recente – quase não apresentou problemas nesse sentido. Dentre as falhas encontradas, apenas uma placa estava fora dos padrões vigentes.

A Área Central, em virtude do grande número de árvores, teve o maior número de falhas relativas a visibilidade, legibilidade e segurança, correspondendo a 26% do total de placas observadas. Enquanto a política de arborização foi implantada largamente nessa área assim como o número de estabelecimentos comerciais e publicidade, na região da Pampulha e Mangabeiras às placas foi possível um melhor posicionamento, tendo em vista o menor número de árvores.

Tendo em vista esse conflito entre sinalização e diferentes obstáculos, nota-se que a recomendação do Guia de que a sinalização de orientação turística deva “Acompanhar a dinâmica dos meios urbano e rural, adequando a sinalização a cada nova realidade” (EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN, 2001, p. 16) não foi atingida.

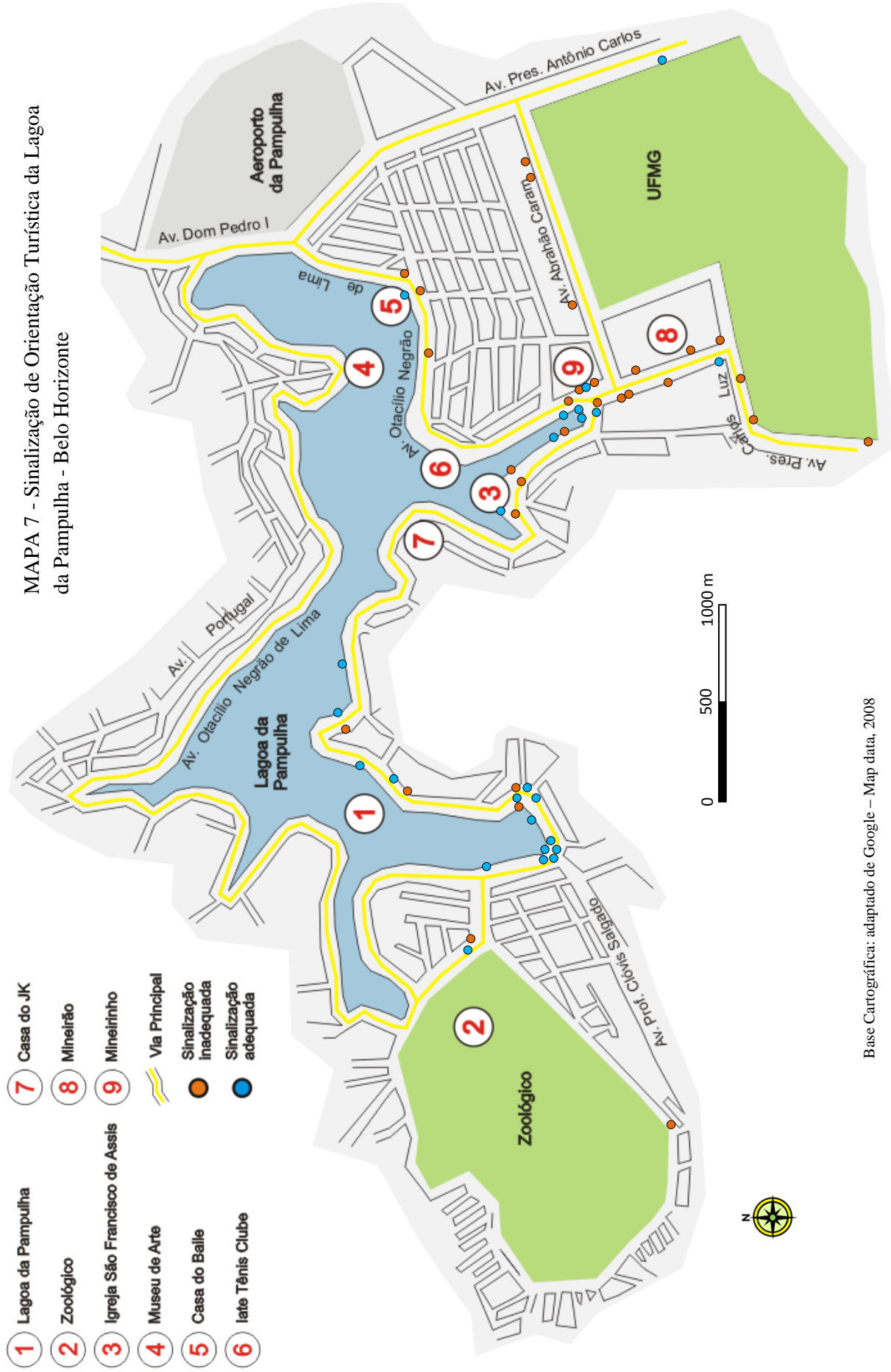
MAPA 5 - Sinalização de Orientação Turística na Área Central de Belo Horizonte



MAPA 6 - Sinalização de Orientação Turística do Mangabeiras - Belo Horizonte



MAPA 7 - Sinalização de Orientação Turística da Lagoa da Pampulha - Belo Horizonte



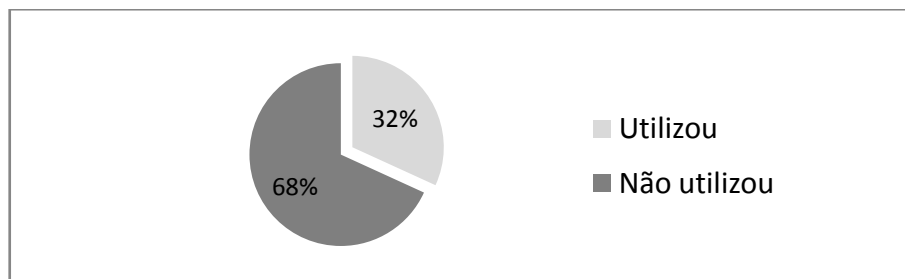
Base Cartográfica: adaptado de Google - Map data, 2008

4.3 A PERCEPÇÃO DA SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO TURÍSTICA PELOS TURISTAS EM BELO HORIZONTE

A análise da sinalização de orientação turística apontou as falhas mais presentes na sinalização de Belo Horizonte. Além disso, foi necessário, no entanto, observar como os turistas percebem e utilizam da sinalização, para então entender a importância da mesma e o funcionamento dos deslocamentos na cidade. O objetivo foi observar de fato como os turistas utilizam da sinalização de orientação da cidade: se a sinalização é essencial para os deslocamentos; se é apenas um auxílio complementar; ou se é dispensável.

A pesquisa buscou contemplar todos os tipos de turistas que visitam a cidade, desde os que vêm por excursão, até aqueles que vêm por conta própria, os chamados turistas independentes²⁷. A amostra foi escolhida nas três regiões de estudo: Pampulha, Mangabeiras e Área Central.

GRÁFICO 6 – Porcentagem de turistas que utilizou a sinalização de orientação turística em Belo Horizonte

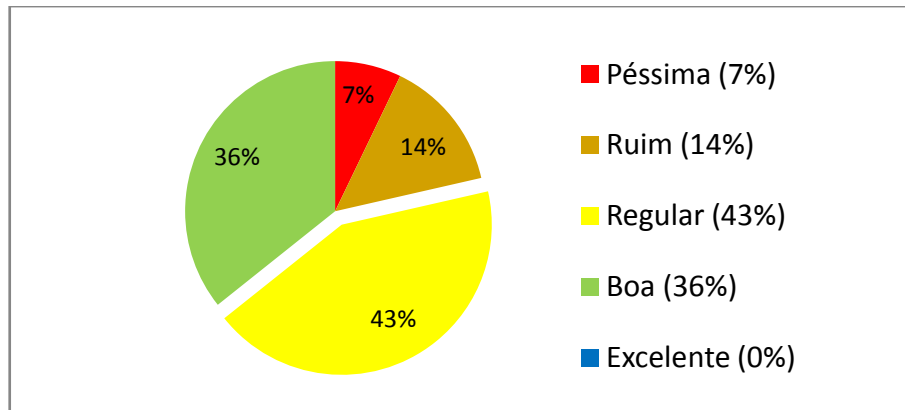


FONTE: Dados da pesquisa

Um fato observado após a pesquisa foi o baixo índice de utilização da sinalização de orientação turística. De um total de 88 turistas entrevistados durante os dias 14 e 23 de Novembro, apenas 32% utilizaram da sinalização de orientação turística. Apesar da baixa qualidade da sinalização, a pesquisa realizada com esses turistas demonstrou que para 43% deles a sinalização é tida como regular. Ainda foi considerável o número de turistas que avaliaram a sinalização como boa – 36% do total.

²⁷ Entende-se por turista independente aquele turista que não faz parte de um grupo ou excursão, e que realiza o processo de planejamento e execução da viagem por conta própria.

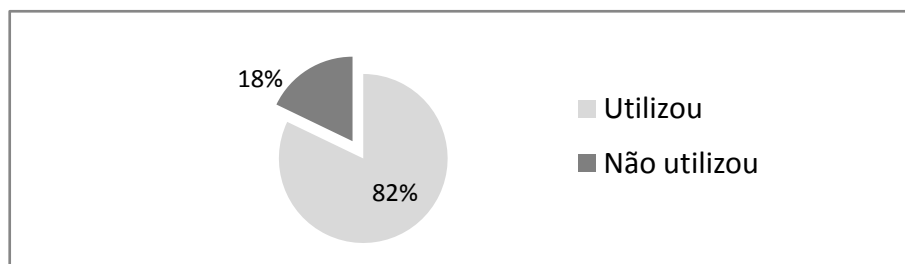
GRÁFICO 7 – Avaliação dos turistas que utilizaram a sinalização de orientação turística em Belo Horizonte



FONTE: Dados da pesquisa

Dos que utilizaram a sinalização de orientação turística, 100% admitiram que a sinalização de orientação turística auxiliou de alguma forma os deslocamentos. Entretanto, apenas 18% foram capazes de se deslocar em Belo Horizonte utilizando apenas a sinalização de orientação turística. Para a grande maioria, 82% do total, o uso de auxílio complementar foi necessário – GPS veicular²⁸, mapa, dicas de pessoas ou já conhecia a cidade.

GRÁFICO 8 – Porcentagem de turistas que fizeram uso de auxílio complementar à sinalização de orientação turística para deslocamento em Belo Horizonte



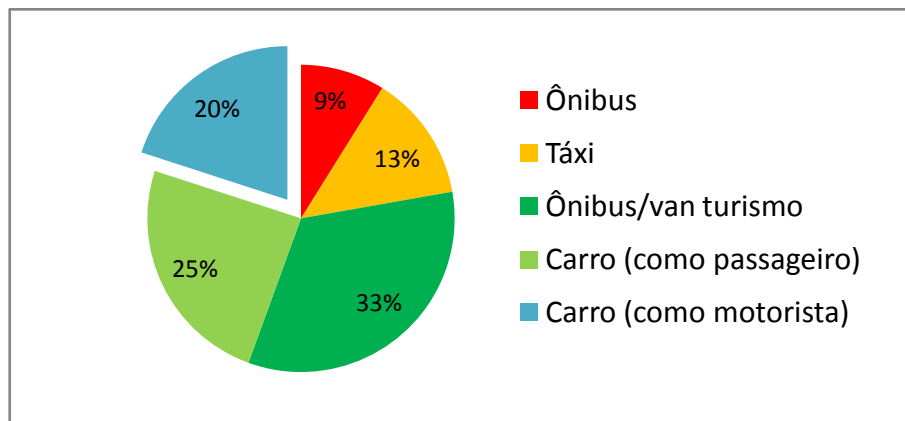
FONTE: Dados da pesquisa

Observa-se então que o turista que vem a Belo Horizonte e utiliza da sinalização de orientação turística a considera de qualidade regular. Entretanto, a sinalização não o proporciona garantia de um deslocamento eficaz, sendo necessário uso de outros tipos de auxílios.

²⁸ O Sistema de Posicionamento Global, conhecido por GPS (do inglês *Global Positioning System*), é um sistema de posicionamento por satélite utilizado para determinação da posição de um receptor na superfície da Terra. Quando utilizado em veículos, auxilia a determinar rotas de deslocamento por cidades. (DILÃO, s/d, <http://www.cienciaviva.pt>)

Já em meio aos turistas entrevistados que não fizeram emprego da sinalização de orientação turística na cidade, o principal motivo foi o uso de serviços de deslocamento provido de motorista. Oitenta por cento do total de entrevistados utilizaram de ônibus, táxi, ônibus ou van de turismo, ou foi levado aos atrativos por uma pessoa que já conhecia a cidade.

GRÁFICO 9 – Meio de transporte utilizado para deslocamento em Belo Horizonte dentre os turistas que não utilizaram de auxílio complementar à sinalização de orientação turística

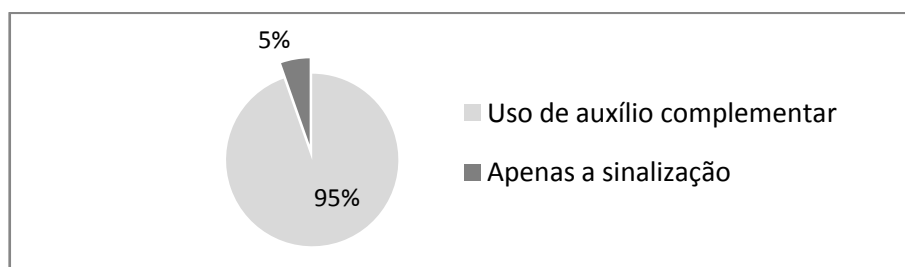


FONTE: Dados da pesquisa

Dos 20% que foram responsáveis diretos pelo deslocamento em Belo Horizonte, dirigindo seu próprio automóvel, 100% dos entrevistados alegaram já conhecer a cidade, o que fez com que o uso de sinalização turística se tornasse dispensável.

Como conclusão, a pesquisa demonstrou que do total de turistas entrevistados, apenas 5% utilizaram da sinalização como instrumento exclusivo de deslocamento em Belo Horizonte.

GRÁFICO 10 – Turistas que utilizaram apenas a sinalização de orientação turística para se deslocar em Belo Horizonte



FONTE: Dados da pesquisa

Esse contexto analisado demonstrou que para aqueles que a utilizam, a sinalização de orientação turística na cidade funciona apenas como assistência, e não como o único instrumento de auxílio aos deslocamentos dos turistas. Isso evidencia que a sinalização não é confiável e tomada como referência fidedigna, sendo imprescindível o uso de instrumentos auxiliares. Ainda, demonstra que a cidade de Belo Horizonte recebe baixo número de turistas independentes, que viajam de forma autônoma, além de turistas que viajam à cidade sem conhecer pessoas no local e nunca a terem visitado antes.

Como para 68% dos entrevistados a utilização de placas de sinalização de orientação turística em Belo Horizonte é dispensável, e dentre os que a utilizaram, 82% necessitaram empregar outros tipos de instrumentos para deslocamento, pode-se concluir que a percepção dos recursos turísticos pelos turistas ocorre em sua maioria de modo independente.

4.4 A SINALIZAÇÃO DE ORIENTAÇÃO TURÍSTICA E OS ORGÃOS RESPONSÁVEIS

O histórico da sinalização de orientação turística, assim como o da sinalização de trânsito em geral, remonta do surgimento da Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (METROBEL). Como relata Leandro Cardoso (2003) apud Rodrigues (2003), na década de 70 o sistema de transporte público "beirava o caos". Enquanto a população crescia, as políticas públicas privilegiavam o transporte individual. Nos anos 80, surgiu a METROBEL, órgão estadual encarregado de planejar o trânsito na Grande Belo Horizonte. A ela couberam as primeiras iniciativas de implantação de sinalização indicativa na cidade (ibidem).

Em 1987, a METROBEL foi extinta e deu lugar a autarquia Transporte Metropolitanos (TRANSMETRO), que tinha como principal diferença o fato de ter caráter municipal, e não metropolitano. Acabou sendo extinta em 1994. Entretanto, ainda durante seu período de vigência foi criada, em 1991, a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS), que até hoje administra o trânsito de Belo Horizonte (OBSERVATÓRIO DAS METROPOLES, 2006, p. 43).

De acordo com Roque Tadeu, analista de transportes da BHTRANS, a partir da criação da nova empresa houve maior preocupação com a sinalização turística na cidade²⁹.

²⁹ Dados obtidos de Roque Tadeu em entrevista concedida a André Pinho no dia 01/12/2008.

Afirma também que desde as primeiras reuniões, em meados de 1994, a BELOTUR – Empresa Municipal de Turismo de Belo Horizonte – esteve presente. Desde então, a sinalização de orientação turística é de responsabilidade da BHTRANS juntamente a BELOTUR. Os dois órgãos têm trabalhado a sinalização da cidade por meio de uma parceria. A atuação de cada um é distinta e se divide entre os processos de captação de recursos, projeto, implantação e manutenção.

A BELOTUR tem um importante papel para a conquista de recursos, principalmente frente ao Governo Federal, via Ministério do Turismo. Com a captação, a BHTRANS fica responsável pelo desenvolvimento dos projetos e planos de sinalização turística. Posteriormente a criação, o projeto segue a BELOTUR que é quem o aprova. O processo de implantação é de responsabilidade da BHTRANS, que o efetua de forma terceirizada. A cada quatro anos, em média, é aberta uma licitação pública, e uma empresa é contratada. A ela cabe executar a implantação da sinalização vertical, incluindo a sinalização indicativa e a sinalização turística³⁰.

A ação da BHTRANS, no que diz respeito à sinalização turística, está compreendida no Programa de Sinalização Indicativa de Tráfego e Turismo (PROSITT). Esse programa tem como objetivo desenvolver a sinalização indicativa para Belo Horizonte. Uma iniciativa em processo de implantação pelo PROSITT é o projeto de sinalização turística das nove regionais de Belo Horizonte. Estabelecido em 2005, e atualmente na sétima etapa de um total de doze, o projeto tem como objetivo “[...] promover a integração entre a sinalização já existente nos vários corredores, dando-lhes continuidade até o destino final, bem como sinalizar destinos importantes ainda não sinalizados ou com sinalização parcial” (BHTRANS, DDI e GEPRO, 2008, p. 4).

A BHTRANS, representada por Roque Tadeu, acredita serem ainda necessários maiores investimentos para a melhoria da sinalização de orientação turística em Belo Horizonte. Embora a condição da sinalização tenha melhorado consideravelmente desde a criação da BHTRANS, saindo de um cenário de desordem e insuficiência para um panorama mais apropriado, ainda é possível encontrar deficiências.

O maior problema avaliado é a falta de continuidade de informações entre o ponto inicial de deslocamento até o destino final. Uma vez que em cruzamentos e conversões existem diferentes caminhos, a sinalização nesses pontos se faz necessária a fim de evitar enganos por parte dos motoristas. Como os recursos disponíveis para projetos são limitados, a

³⁰ Dados obtidos de Roque Tadeu, analista de transporte e trânsito da Gerência de Projeto da BHTRANS (GEPRO), em entrevista concedida a André Pinho no dia 01/12/2008.

sinalização de orientação turística é implantada de modo “econômico”. Os pontos de maior dificuldade e identificados como prioritários recebem a sinalização, ficando para outro momento a complementação do processo.

A visibilidade é um problema de difícil solução para a BHTRANS. O grande número de árvores presentes na cidade dificulta a instalação das placas. Sendo assim, são posicionadas em pontos estratégicos para evitar que o crescimento faça com que percam a visibilidade. Como medida adotada para contornar essa dificuldade há um convenio entre a Secretaria de Meio Ambiente e a BHTRANS. Assim, no momento de implantação de cada placa, um técnico acompanha a equipe para efetuar a poda de árvores que obstruam a visibilidade da sinalização.

A visibilidade também é atingida pela existência de placas “clandestinas”, sem autorização legal para existir, e que proporcionam poluição visual ao usuário. Nesse sentido, segundo Roque Tadeu, a BHTRANS possui autonomia para retirar qualquer sinalização ilegal sendo amparada pelo Código de Trânsito Brasileiro e pela Portaria BHTRANS DPR043/2003, que disciplina essa questão.

Entretanto, o controle e manutenção da visibilidade da sinalização é feito apenas mediante reclamações de usuários ou observações pontuais e esporádicas dos técnicos da empresa. Não há assim uma estratégia ou plano para evitar que os problemas existentes sejam corrigidos.

Ainda que haja problema de manutenção da visibilidade da sinalização, a manutenção e conservação de cada placa, individualmente, é mais simples. O material hoje empregado substituiu o aço e tinta de baixa qualidade utilizados anteriormente pela TRANSMETRO. A BHTRANS faz uso de aço para composição do suporte, alumínio para a confecção da placa e película refletiva, que conferem maior durabilidade e visibilidade à sinalização. Contudo, apenas quando observadas placas desalinhadas ou danificadas por acidentes viários ou condições climáticas adversas, técnicos da empresa são indicados para efetuar as intervenções necessárias.

A padronização da sinalização de orientação turística é outro problema encontrado em Belo Horizonte e de conhecimento da BHTRANS. Roque Tadeu alega que o preço da película refletiva marrom – presente na sinalização turística atual – é maior do que o preço da película azul. Também lembra que desde antes da resolução expedida pelo CONTRAN em 1996, a sinalização turística da cidade era desenvolvida na cor azul. Com a mudança, passaram a ser instaladas placas na cor marrom. Todavia, como a película reflexiva confere maior durabilidade, existem ainda hoje placas de aproximadamente 14 anos de existência e em

excelente estado de conservação. Uma vez que a prioridade reside na instalação de novas placas, a substituição da sinalização de padrão antigo fica em segundo plano.

Como observado em campo, algumas praças possuem sinalização indicativa de cor azul – que se confunde ao antigo padrão de sinalização turística. Roque Tadeu aponta que nesse caso, o objetivo é indicar pontos e serviços de interesse e referencial coletivo para os cidadãos de Belo Horizonte, como hospitais, pontes, parques e shoppings, o que justifica a utilização desse padrão. Outras praças apresentam sinalização de orientação turística na cor marrom, quando possuem importância turística evidenciada. Roque Tadeu afirma que a determinação de o que é atrativo e deve ser indicado por sinalização de orientação turística parte da BELOTUR.

Roque Tadeu lembra ainda que algumas placas instaladas recentemente na cidade tratam a Praça Sete de Setembro e a Praça Raul Soares como atrativo turístico. Entretanto, segundo ele foi cometido um equívoco, pois a BELOTUR ainda não as considera turísticas, apesar das obras de revitalização e requalificação urbana ocorridas em 2003 e 2008, respectivamente. Sendo assim, a sinalização deveria ser somente de fundo azul, obedecendo assim à categoria de interesse urbano.

Sobre a falta de estrutura direcional para viagens a pé em Belo Horizonte, o analista de transporte e trânsito afirma que essa não é uma prática difundida no Brasil. Apesar de não existir um projeto nesse sentido, afirma que há certo interesse da BHTRANS em oferecer esse serviço, desde que recursos para tal fim sejam disponibilizados.

O técnico em sinalização Vander Marcos, funcionário da BHTRANS, traz uma percepção particular sobre o tema³¹. A sinalização de regulamentação de trânsito, que tem por finalidade informar aos usuários condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias, é frequentemente desrespeitada e ignorada. Os mesmos, muitas vezes após serem multados, alegam não terem percebido a sinalização. Vander acredita que o mesmo ocorre com a sinalização de orientação turística. A percepção, nesse sentido, é afetada pela predisposição das pessoas a ignorar a sinalização em geral.

Mesmo diante de todas as falhas reconhecidas na sinalização, a BHTRANS não possui informações precisas sobre a percepção dos turistas à sinalização de orientação turística. Ainda que existam pesquisas sobre o usuário comum de Belo Horizonte, não existem as com base nesse público específico. Uma forma de medir a avaliação e percepção da sinalização é por meio de reclamações e sugestões, o que ocorre eventualmente e de modo insuficiente.

³¹ Dados obtidos de Vander Marcos, técnico em sinalização pela BHTRANS, em entrevista concedida a André Pinho no dia 01/12/2008.

Esse contexto geral demonstra que a BHTRANS está de fato preocupada com os critérios referentes a sinalização de orientação turística e faz o possível para implantar placas de acordo com as normas técnicas. No entanto, não se preocupa em avaliar como a sinalização turística atende seu objetivo proposto. Dessa forma, pode-se perceber a distância entre o proposto e o atingido.

Roque Tadeu articula que é importante perceber que “A sinalização turística tem um caráter dinâmico. A cidade vai mudando e a sinalização tende a acompanhar esse dinamismo”³². Todavia, os tramites legais para instalação de nova sinalização impedem que a dinamicidade da cidade seja acompanhada. Além disso, os problemas de visibilidade, legibilidade e segurança, assim como os de continuidade, conferem a cidade um caráter contrário a esse aspecto. A atualidade e valorização, citadas pelo Guia Brasileiro de Sinalização Turística (2001) como um critério importante a ser considerado, não é atingida, já que a sinalização não acompanha a dinâmica do meio urbano, adequando a sinalização a cada nova realidade, e não assegura a valorização da sinalização, mantendo-a atualizada e evitando desinformações sucessivas.

A análise da sinalização de orientação turística em Belo Horizonte demonstrou que a conjuntura atual é problemática. Desde problemas relacionados à localização da sinalização, a falta de placas em pontos capitais, até o uso de diferentes padrões para determinar um mesmo atrativo, foram observados. Esse contexto, de fato, proporciona um ambiente desordenado para o turista, o que pôde ser comprovado com as pesquisas com usuários.

Enquanto a sinalização se apresenta com falhas em diversos pontos da cidade, o turista alega não fazer uso da sinalização. Se alguns não têm contato com a mesma, por viajarem guiados por outras pessoas, certos turistas a ignoram ou fazem uso de instrumentos auxiliares para se deslocarem em Belo Horizonte.

Nesse contexto, os órgãos responsáveis se mostram alheios ao estado da sinalização de orientação turística. Apesar de continuar os esforços para implantação de novas placas, e ter ciência dos atuais problemas, não se observa como os turistas fazem uso da sinalização em Belo Horizonte.

³² Dados obtidos de Roque Tadeu, analista de transporte e trânsito da Gerência de Projeto da BHTRANS (GEPRO), em entrevista concedida a André Pinho no dia 01/12/2008. Texto Editado.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES

A pergunta traçada inicialmente buscava entender como a sinalização de orientação turística em Belo Horizonte influencia a percepção dos turistas sobre os recursos e atrativos disponíveis na cidade. Sendo assim, pode-se perceber que, aos turistas, a sinalização não tem grande efeito, já que poucos a utilizam como instrumento fundamental à circulação urbana. Ainda que seja deficitária, não influencia uma percepção incompleta da cidade. A circulação em Belo Horizonte ocorre, mas de forma independente, na maioria dos casos.

Quanto às tendências da sinalização na cidade, pode-se perceber, a partir das informações colhidas frente à BHTRANS, que a sinalização de orientação turística contará com maior quantidade de placas. Entretanto, não é possível dizer o mesmo quanto à qualidade. A prioridade é a implantação do PROSITT nas regionais de Belo Horizonte. Ainda que a BHTRANS reconheça que algumas placas existentes na cidade não estejam implantadas adequadamente, não existe empenho em substituir as placas deficientes, a menos que se apresentem danificadas e em mau estado de conservação. Até mesmo placas inadequadas continuam a ser instaladas, como relatado por Roque Tadeu, funcionário da BHTRANS. As que indicam a Praça Raul Soares e a Praça Sete de Setembro, que utilizam do padrão turístico, deveriam ser instaladas como pontos de interesse urbano, empregando assim o fundo azul.

Logo, pode-se entender que a sinalização tende a continuar deficitária independente das melhorias no campo do turismo. Entretanto, é possível vislumbrar que quanto mais placas forem instaladas, menores serão as falhas de continuidade. Todavia, não se sabe se serão efetuadas análises sobre a percepção do turista frente à sinalização de orientação turística.

Quanto ao público estudado pelo trabalho, os turistas de Belo Horizonte caracterizaram-se por serem indivíduos trazidos a cidade por empresas especializadas, ou por amigos e conhecidos que já possuem familiaridade com o ambiente. Essa particularidade não interferiu no resultado da pesquisa, já que o objetivo era entender como a percepção de todo tipo de turista ocorria. Entretanto, para saber de fato como os turistas entendem a sinalização de orientação turística seria necessário observar apenas os chamados turistas independentes, público escasso em Belo Horizonte. Como a eles a sinalização de orientação turística é essencial, os resultados demonstrariam uma avaliação mais precisa sobre a qualidade da sinalização. Uma vez que a maioria dos turistas entrevistados fez uso de outros instrumentos para o deslocamento, a avaliação não foi tão crítica como se conjecturava. Sendo assim,

recomenda-se uma pesquisa similar utilizando apenas esse público, para obtenção de resultados mais concisos sobre a qualidade da sinalização de orientação turística.

Entende-se também que, como política de incentivo aos deslocamentos urbanos que não motorizados, é necessário ser implantado na cidade a sinalização turística para pedestres. Como observado, o trânsito em cidades de grande porte, como Belo Horizonte, é muitas vezes motivo de crítica, tanto por habitantes quanto por turistas. Desse modo, o turista poderia sentir-se mais confortável caso não necessitasse de utilizar veículos motorizados em Belo Horizonte. De todo modo, essa é uma questão que merece estudo mais detalhado e cuidadoso.

A desordem da sinalização de orientação turística, assim como da sinalização de trânsito regular, pode ser vista como um reflexo da desorganização urbana de Belo Horizonte. O crescimento desproporcional da cidade em direção as periferias, assim como o planejamento insuficiente, fez com que a conjuntura urbana ficasse desequilibrada e desorganizada. Até mesmo a Área Central, que ainda apresenta resquícios do planejamento inicial e usufrui de um espaço mais ordenado, apresentou sinalização de orientação turística irregular. Logo, a própria atividade turística na cidade tende a se mostrar desordenada.

Portanto, para que o turismo alcance maior participação e importância no cenário de Belo Horizonte, é essencial que seja uma atividade organizada e planejada. A sinalização de orientação turística adequada é um dos fatores para se alcançar esse objetivo. Tanto como forma de evitar conflitos de circulação quanto para proporcionar uma experiência mais favorável e satisfatória aos turistas. Somente assim, a sinalização em Belo Horizonte poderá ser de fato um instrumento completo de auxílio ao turista.

Como a sinalização de orientação turística faz parte do conjunto de infra-estrutura urbana voltada à atividade turística, entende-se também que deva ser analisada visando o todo, e assim contemplar de forma mais precisa a dinâmica da cidade junto aos diferentes fatores pertinentes a atividade turística, tais como rede hoteleira, atrativos, segurança, sistema de transportes e comércio. Nesse ponto, o planejamento turístico é fundamental para o desenvolvimento coerente e equilibrado da atividade de forma compatível ao ambiente em que se insere. Até mesmo a sinalização urbana deve ser observada nesse estudo preliminar, uma vez que tem papel importante no deslocamento dos turistas em Belo Horizonte.

Além disso, como visto anteriormente, muitos estudiosos ressaltam a importância da sinalização turística como fator fundamental para o marketing em uma localidade. Nesse sentido, Belo Horizonte necessita da sinalização como forma de promover a cidade, tanto no momento que o turista a visita quanto quando relata suas boas experiências a pessoas próximas, e, assim, promove a atividade na localidade.

REFERÊNCIAS

- ALMIRANTE, Marcelo. **Cidade de Belo Horizonte: cronologia do sistema de bondes**. 2007. 9 f. Disponível em: < <http://zrak7.ifrance.com/bh-bonde.pdf>>. Acesso em: 11/11/2008.
- AMARAL, Marcelo Cintra do. Gerente de Coordenação de Mobilidade Urbana – COMU. **Mobilidade Urbana em Belo Horizonte**. 54 p. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/sempla/paginas/File/acessibilidade/bh_trans.pdf>. Acesso em: 03/10/2008.
- AGEM. Agência Metropolitana da Baixada Santista. **Sinaltur: Manual de Sinalização Turística**. Relatório Final. Vol. 3 de 3. 2005. Disponível em: < <http://www.agem.sp.gov.br/pdf/SINALTUR%20-%20Manual%20de%20Sinalizacao%20Turistica%20-20parte%201.pdf>>. Acesso em: 28/08/2008.
- ASSUNÇÃO, José Carlos de et al. Sinalização: traço de hospitalidade. In: **Revista Estudos Turísticos**, edição n° 24, 2006. Disponível em: <<http://www.etur.com.br/conteudocompleto.asp?IDConteudo=8234>>. Acesso em: 29/08/2008. ISSN: 1809-6468.
- BARRETO FILHO, Abdon. Marketing turístico para o espaço urbano: comentários acadêmicos e profissionais. p. 61-67. In: CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos (Org.). **Turismo Urbano**. São Paulo: Contexto, 2001. 111 p.
- BELO HORIZONTE: mapa. Google Maps. Disponível em: <<http://maps.google.com>>. Acesso em: 19/11/2008.
- BELOTUR; PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Caracterização da Demanda Turística de Belo Horizonte: pesquisa nos postos de informação**. Belo Horizonte, 2007. 56 p.
- _____; _____. **Investir BH: Guia de la Ciudad de Belo Horizonte para Inversionistas**. 9. ed. Belo Horizonte: 2006. 96 p.
- BHTRANS. **Caracterização da Cidade, do Sistema Viário e do Sistema de Transportes**. 2007. Disponível em: <<http://bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Estat%20C3%ADsticas%20e%20Publica%20C3%A7%20C3%B5es/Indicadores/AE%20Tabela%2001>>. Acesso em: 21/11/2008.
- _____. **Pesquisa de Opinião. Relatório Estatístico: Pesquisa realizada de 19 a 27 de Agosto de 2006 para avaliar a “percepção” dos moradores de Belo Horizonte sobre os**

serviços prestados e projetos implantados pela BHTRANS. Vol. 2. Belo Horizonte: 2006. p. 252.

BHTRANS, DDI, GEPRO. **PROSITT BELOTUR Geral: Programa de sinalização indicativa de tráfego e turismo.** 6ª etapa – Regional Venda Nova. Abril de 2008.

BRAGA, Débora Cordeiro. **O Turismo no Espaço Urbano da Cidade de São Paulo: as Fronteiras do Centro Expandido.** Apresentado ao GT9 “Espaço Urbano e Turismo de Fronteira” do IV Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL. Caxias do Sul: 7 e 8 de julho de 2006. Disponível em: < http://www.ucs.br/ucs/tplSemMenus/posgraduacao/strictosensu/turismo/seminarios/seminario_4/arquivos_4_seminario/GT09-9.pdf>. Acesso em: 21/10/2008.

BRAGON, Rayder. Com trânsito saturado, metrô de Belo Horizonte bate recorde de passageiros; frota de veículos cresce 67% em 10 anos. **UOL**, Belo Horizonte, Jun. 2008. Disponível em: < <http://noticias.uol.com.br/especiais/transito/2008/06/13/ult5848u32.jhtm>>. Acesso em: 03/10/2008.

BRASIL. Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo; Diretoria de Economia e Fomento. **Manual de Sinalização Turística.** Brasília: EMBRATUR, 1996. p. 9-34.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo no Brasil 2007-2010.** Brasília: 2006. 130 p. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/portalmtur/opencms/institucional/arquivos/Turismo_Brasil_2007_2010.pdf>. Acesso em: 03/10/2008.

BREMNER, Caroline. Top 150 City Destinations: London Leads the Way. **Euromonitor Archive.** 11/10/07. Disponível em: < http://www.euromonitor.com/Top_150_City_Destinations_London_Leads_the_Way>. Acesso em: 21/10/2008.

CARNEIRO, Janaína Britto. Sistema de sinalização turística - a importância da sinalização turística para o desenvolvimento sustentável do turismo. 2004. In: **Revista Estudos Turísticos**, edição nº 24, 2006. Disponível em: < <http://www.etur.com.br/conteudocompleto.asp?IDConteudo=2887>>. Acesso em: 29/08/2008. ISSN: 1809-6468.

CARRANCA, Adriana. SP precisa criar estruturas de poder metropolitano, diz ONU. **Estadão.** São Paulo, 18/02/08. Disponível em: < http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20080218/not_imp126254,0.php>. Acesso em: 09/09/2008.

CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos. Turismo e ordenação no espaço urbano. p. 23-32. In: CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos (Org.). **Turismo Urbano.** São Paulo: Contexto, 2001. 111 p.

COMISSÃO EUROPEIA. Direcção-Geral da Empresa, Unidade Turismo. **Para um turismo urbano de qualidade**. Bruxelas: 2000. 16 p. Disponível em: <http://ec.europa.eu/enterprise/library/lib-tourism/iqm-summary/urban_pt.pdf>. Acesso em: 20/08/2008.

CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução Nº 160, de 22 de Abril de 2004. Aprova o Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro e dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT. 2004. 83 f. Disponível em: <<http://www.portaldotransito.com.br/legislacao/8.2-anexovi-ctb-r160-04.pdf>>. Acesso em: 30/11/2008.

CORREIA, Teresa Pinto. A Multifuncionalidade da Paisagem Rural: que desafio para o futuro? In: **Pessoas e Lugares: Jornal de Animação da Rede Pública LEADER+**. II Série, nº 16, Janeiro/Fevereiro 2004.

DEÁK, Csaba. Urbanização. Versão 8.4.18. In: DEÁK, Csaba. **Verbetes de economia política e urbanismo**. 2008. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/4verb/urbanizacao/index.html>. Acesso em: 04/10/2008.

DILÃO, Rui. **Sistema de Posicionamento Global (GPS)**. Disponível em: <<http://www.cienciaviva.pt/latlong/anterior/gps.asp>>. Acesso em: 30/11/2008.

ELOANA. **Sinalização Turística com Ferramenta de Apoio Turístico**. 2005. 12 f. Trabalho de Aluno. Disponível em: <<http://www.obsturpr.ufpr.br/EPTUR/ephtur46.pdf>>. Acesso em: 22/10/2008.

EMBRATUR. **Anuário Estatístico 2006**. Vol. 33. Brasília: 2006. 139 p. Disponível em: <[http://www.ceconfi.com.br/arquivos/CECONFI_anuario_2006___4versao_internet_dados_2005\(08_03_07\).pdf](http://www.ceconfi.com.br/arquivos/CECONFI_anuario_2006___4versao_internet_dados_2005(08_03_07).pdf)>. Acesso em: 03/10/2008.

_____. **Estudo da Demanda Turística Internacional 2003**. Brasília: 2004. 71 p. Disponível em: <http://200.189.169.141/site/arquivos/dados_fatos/demanda%20turistica/demandaturisticainternacional2003_29_06_06.pdf>. Acesso em: 05/09/2008.

_____. **Estudo da Demanda Turística Internacional 2002**. Brasília: 2003. 51 p. Disponível em: <http://www.braziltour.com/site/arquivos/dados_fatos/demanda%20turistica/EstudodaDemandaInternacional2002.pdf>. Acesso em: 03/10/2008.

_____. **Estudo da Demanda Turística Internacional 2001**. Brasília: 2001. 52 p. Disponível em: <http://www.braziltour.com/site/arquivos/dados_fatos/demanda%20turistica/EstudodaDemandaInternacional2001.pdf>. Acesso em: 03/10/2008.

_____. **Estudo da Demanda Turística Internacional 2000**. Brasília: 2000. 54 p.
Disponível em: <http://200.189.169.141/site/arquivos/dados_fatos/demanda%20turistica/EstudodaDemandaInternacional2000.pdf>. Acesso em: 03/10/2008.

er

_____. **Estudo da Demanda Turística Internacional 1999**. Brasília: 1999. 50 p.
Disponível em: <http://200.189.169.141/site/arquivos/dados_fatos/demanda%20turistica/EstudodaDemandaInternacional1999.pdf>. Acesso em: 03/10/2008.

_____. **Estudo da Demanda Turística Internacional 1998**. Brasília: 1998. 51 p.
Disponível em: <http://200.189.169.141/site/arquivos/dados_fatos/demanda%20turistica/EstudodaDemandaInternacional1998.pdf>. Acesso em: 03/10/2008.

EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN. **Guia Brasileiro de Sinalização Turística**. Brasília: 2001. 163 p.

GASTAL, Susana. O produto cidade: caminhos de cultura, caminhos de turismo. p. 33-42. In: CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos (Org.). **Turismo Urbano**. São Paulo: Contexto, 2001. 111 p.

GADRET, Hilton J. **Trânsito: superfunção urbana**. Rio de Janeiro: Ed. da Fundação Getúlio Vargas, 1969. p. 17-23, 47-59, 75-93.

GONSALVES, José Antônio S. **Sinalização do Sistema Viário Municipal**. Gerência de Operações Viárias TRANSERP: Planejamento Viário. 2006. 35 p. Disponível em: <<http://www.aeaarp.org.br/uploads/planejamentoViario.pdf>>. Acesso em 27/11/2008.

GROSTEIN, Marta Dora. Metrôpole e Expansão Urbana: a persistência de processos “insustentáveis”. In: **São Paulo: Perspec.** 2001, vol.15, no.1, p.13-19. ISSN 0102-8839. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392001000100003>. Acesso em: 21/10/2008.

HERNADES, Paulo. **Glossário de Gramática e Lingüística**. s/d. Disponível em: <<http://www.pauloherndes.pro.br/glossario/t/toponimo.html>>. Acesso em: 23/10/2008.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Contagem da População 2007**. Rio de Janeiro, 2007. 311 p. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/contagem.pdf>>. Acesso em: 03/10/2008.

JUDD, Dennis; FAINSTEIN, Susan (Ed.). **The Tourist City**. New Haven and London: Yale University Press, 1999. 340 p.

LARA, Glauciene. **A história que as árvores contam: Pesquisa resgata trajetória da arborização em Belo Horizonte**. Boletim Informativo UFMG. Disponível em: <<http://www.ufmg.br/boletim/bol1611/5.shtml>>. Acesso em: 21/11/2008.

LINHARES, Ana Flávia Rodrigues Linhares. **A Utilização dos Meios de Interpretação para Viabilizar o Ecoturismo no Roteiro da Mata**. 2003. f. 4-11. Monografia (Pós-graduação em Turismo) Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

MENEZES, Dailiany; OLIVEIRA, Juliana de; GONÇALVES, Wagner. A importância da sinalização turística para o desenvolvimento do turismo cívico em Brasília. In: **Revista Estudos Turísticos**, edição nº 24, 2006. Disponível em: <<http://www.etur.com.br/conteudo/completo.asp?IDConteudo=11183>>. Acesso em: 29/08/2008. ISSN: 1809-6468.

NEVES, João Vasco Matos. **Sistemas Pictográficos**. s/d. Disponível em: <<http://portaldasartesgraficas.com/ficheiros/sistemas-pictograficos.pdf>>. Acesso em: 15/11/2008.

NEW SOUTH WALES. Roads and Traffic Authority. **Tourist Signposting**. Versão 2.1. New South Wales: 2005. Disponível em: <http://corporate.tourism.nsw.gov.au/Tourist_Signposting_Manual_p851.aspx>. Acesso em: 28/08/2008.

O FUTURO nas cidades. **Revista Veja**, São Paulo, Editora Abril, Edição Especial 40 Anos, n. 2077, p. 116-117, Setembro de 2008. ISSN: 167-70463.

OBSERVATÓRIO DAS METROPOLES. **Como andam as Metrôpoles: Belo Horizonte**. 2006. 68 f. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/como_anda/como_anda_RM_belo Horizonte.pdf>. Acesso em: 01/12/2008.

OMT. Organização Mundial de Turismo. **Sinais e Símbolos Turísticos: guia ilustrado e descritivo**. Tradução Gabriela Scuta Fagliari. São Paulo: Roca, 2003. 218 p.

PEREIRO, Xerardo. **Itinerários Turístico-Culturais: Análise de uma experiência na cidade de Chaves**. Publicado nas Actas do III Congresso de Trás-os-Montes. Bragança, Setembro de 2002. Disponível em: <http://home.utad.pt/~xperez/ficheiros/publicacoes/turismo_cultural/Intinerarios_Turismo_Cultural_Urbano.pdf>. Acesso em: 21/10/2008.

PINTO, Gustavo. Da Produção de Não-Lugares ao Desenvolvimento Transdisciplinar do Planejamento Turístico - Estudo do Caso Tiradentes (MG). 2008. Trabalho de Aluno. In: **Análise do Contexto Turístico de Belo Horizonte e Minas Gerais**. Belo Horizonte: WordPress. Disponível em: <<http://bhturismo.wordpress.com/2008/10/13/da-producao-de>>

nao-lugares-ao-desenvolvimento-transdisciplinar-do-planejamento-turistico-estudo-do-caso-tiradentes-mg/>. Acesso em 15/10/2008.

_____. **Turismo Cultural em Espaço Urbano**. 2004. Disponível em: <[http://www.miranda.utad.pt/~xerardo/TURISMO%20CULTURAL/TEMA10%20\(TC\).doc](http://www.miranda.utad.pt/~xerardo/TURISMO%20CULTURAL/TEMA10%20(TC).doc)>. Acesso em: 22/10/2008.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. Histórico do Parque das Mangabeiras. Disponível em: <<http://www.pbh.gov.br>>. Acesso em: 15/11/2008

PROMINAS. **Intitucional: Minascentro**. Disponível em: <<http://minascentro.com.br/br/minascentro/index.php>>. Acesso em: 16/11/2008.

RESENDE, Maria Stella de Andrade. **O Conjunto da Pampulha em Belo Horizonte: concepção e usos para o lazer e turismo (1943/2003)**. 2004. 76 f. Dissertação (Mestrado em Turismo e Hotelaria) Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, 2004. Disponível em: <http://www6.univali.br/tede/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=25>. Acesso em: 11/11/2008.

RODRIGUES, Ludmila. **Estudo analisa trajetória conturbada do transporte público alternativo em BH**. 2003. Boletim Informativo UFMG. Disponível em: <<http://www.ufmg.br/boletim/bol1399/quinta.shtml>>. Acesso em: 01/12/2008.

SANTO, José do Espírito; MATHENHAUER, Cristina. **O Trânsito e o Município: a lei brasileira de trânsito vista sob a ótica do município**. De acordo com a lei de responsabilidade fiscal e estatuto das cidades. 2001. p. 11-47.

SILVA, Dayana da; RECH, Cláudia Maria Correia Borges; FLORIANI, Vivian Mengarda. **Sinalização Turística e de Acesso ao Complexo Esportivo e Aquático Zebra em Comburui, Santa Catarina**. s/d. 16 f. Disponível em: <<http://www2.ifes.com.br/webifes/revista/Files/SINALIZA%C3%87%C3%83O%20TUR%C3%8DSTICA%20E%20DE%20ACESSO%20AO%20COMP%5B2%5D.pdf>>. Acesso em 23/10/2008.

SILVA, Giliard; PEREIRA, Adriana. **Êxodo Rural no Brasil**. Diego Fonseca (Ed.), 11/02/07. Disponível em: <<http://diegofonseca.blogspot.com/2007/02/xodo-rural-no-brasil.html>>. Acesso em: 29/08/2008.

SILVA, Luiz Roberto da. **Doce Dossiê de BH**. 2 ed. Belo Horizonte: BDMG Cultural, 1998.

SOUZA NETO, Gerardo Facundo de et al. **As Políticas Públicas de Turismo: Uma Análise Geográfica do Ceará**. s/d. 11 f. Trabalho de aluno. Disponível em: <<http://www.cepep.com.br/geppes/trabalhos/GerardoFacundodeSouzaNeto.doc>>. Acesso em: 03/10/2008.

STRUCCHI, Natália. Belo Horizonte fecha 1º semestre com 66% de ocupação hoteleira. **Folha do Turismo**. 26/08/2008. Disponível em: <<http://www.mercadoeventos.com.br/script/FdgDestaqueTemplate.asp?pStrLink=3,28,0,34779&IndSeguro=0>>. Acesso em: 08/09/2008.

TYLER, Duncan; GUERRIER, Yvonne; ROBERTSON, Martin (Org). Tradução Gleice Regina. **Gestão de turismo municipal: teoria e prática de planejamento turístico nos centros urbanos**. São Paulo: Ed. Futura, 2003. p. 309-319.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **A Sociedade Pós-Industrial e o Profissional em Turismo**. 2 ed. Campinas: Papyrus, 1999. 248 p.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 9 ed. São Paulo: Atlas, 2007. 96 p.

VIEIRA, Mirna Ligya. Turismo Urbano – Práticas e Perspectivas. **Revista de Turismo**, PUC Minas (Belo Horizonte), vol. 1, n° 1, 8 p., Dez. 2005.

WANDERLEY, Maria de Nazareth Baudel. A emergência de uma nova ruralidade nas sociedades modernas avançadas - o “rural” como espaço singular e ator coletivo. In: **Estudos, Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro: 2000. p. 87-145.

APÊNDICE A – Formulário para entrevista com turistas em Belo Horizonte

QUADRO 1 – Formulário de entrevistas

Origem:	_____		_____		
	Cidade		Estado/País		
Meio de transporte em BH:	_____				
	(automóvel, ônibus, metro, a pé)				
Região de BH:	<input type="checkbox"/> Lagoa da Pampulha <input type="checkbox"/> Área Central <input type="checkbox"/> Mangabeiras				
Utilizou da sinalização de orientação turística em BH?	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não				
A sinalização auxiliou os deslocamentos?	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Um pouco				
Utilizou de outro tipo de orientação? (mapa, dicas de pessoas, parou pra perguntar, já conhecia a cidade etc.)	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não Qual(is)? _____				
Avaliação da sinalização de orientação turística:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Péssima	Ruim	Regular	Boa	Excelente

APÊNDICE B – Topônimo

O topônimo, largamente utilizado na sinalização de orientação turística, é definido como “Nome próprio designativo de lugar. Assim, nomes de cidades, de bairros, de lugares no espaço físico, de acidentes geográficos são topônimos, como Brasil, Brasília, Lago Norte, chapada dos Veadeiros, rio Paracatu, Guanabara” (HERNANDES, s/d).

Quando usado para o turismo, os topônimos são entendidos como

[...] denominações finais dos atrativos turísticos atribuídas ao conjunto de referenciais. Nessas denominações são utilizados critérios de abreviação definidos para a língua portuguesa, obedecendo, de forma geral, aos nomes oficiais instituídos e/ou de conhecimento da população local ou dos turistas, de forma a evitar a duplicidade de interpretação e o possível conflito para os usuários (EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN, 2001).

Um problema nesse sentido é o critério de abreviação da língua portuguesa, uma vez que podem ser incompreensíveis até mesmo para os moradores de uma cidade, visto o pouco uso e familiaridade de alguns termos. Deve-se observar por isso formas mais simples, eliminando algumas palavras desnecessárias ou as substituindo por termos de uso cotidiano.

APÊNDICE C – Pictograma

O termo pictograma é o mais corrente nos estudos turísticos no Brasil, sendo empregado nos documentos oficiais e livros sobre o tema. Entretanto, a utilização de diferentes termos para definir os desenhos presentes nas placas acontece freqüentemente. “Signo”, “símbolo”, “figura”, “símbolo gráfico”, “emblema” ou “sinal” são também corriqueiros.

Ainda que a OMT utilize “símbolo” como convenção em seu Guia Ilustrado e Descritivo de 2003, ela define o termo pictograma como “[...] um desenho que sugere uma atividade, serviço ou instalação sem qualquer alusão a uma marca registrada ou assinatura” (2003, p. XVIII).

A definição se aproxima da sugerida para símbolo: “Figura visualmente perceptível, reproduzida por meio da escrita, pintura ou outra técnica industrial, que tem por objetivo transmitir um significado específico” (ibidem, p. XVIII). Essa acepção insere a necessidade da percepção do usuário como fundamental para que um desenho seja configurado símbolo. Já o signo “denota uma marca, artifício ou símbolo utilizado para ser compreendido e que permite representar ou distinguir coisas, objetos, conceitos ou lugares” (ibidem, p. XVIII).

De todo modo, ao observar as definições existentes, fica mais evidente a proximidade entre os sentidos. Carneiro define de forma breve os pictogramas como “[...] signos de comunicação visual, sem valor fonético, com função sinalética e auto-explicativos (2004, p. 5). Ainda, observando o pictograma sob a ótica do turismo, o vê como uma “forma de comunicação e informação necessária à atividade turística sustentável...” (ibidem, p. 3). Nesse sentido amplo, expressa que a sinalização é um instrumento importante para alcançar a sustentabilidade turística.

O próprio conceito de símbolo é utilizado também para definir os pictogramas. Eles

[...] foram criados para facilitar a comunicação entre as pessoas, principalmente as que falam línguas diferentes. Constituem-se em traços gráficos e símbolos que podem e devem ser entendidos pela maioria das pessoas, sem fazer uso da palavra escrita (CARNEIRO; REJOWSKI, 2003, p. 272 apud SILVA; RECH; FLORIANI, s/d)

A definição do Guia Brasileiro de Sinalização Turística, também com mesmo enfoque, cita que o pictograma

Corresponde às ilustrações que sintetizam os tipos de atrativo turístico e de serviço auxiliar, cujo uso é recomendado para facilitar a identificação do destino, complementando a função do topônimo e melhorando o esquema de comunicação com o usuário (EMBRATUR; IPHAN; DENATRAN, 2001).

A ciência que estuda signos e símbolos da vida social – a semiologia – permite compreender mais profundamente o sentido dos símbolos, signos e pictogramas na sociedade, assim como no caso turístico. Os signos devem ter significado, sendo assim um processo ativo da interação entre signo/símbolo, objeto e assunto (OMT, 2003, p. 4).

“Símbolos são necessários para atuar como uma ponte, entendendo uma realidade que pode ser expressa apenas de modo indireto” (MORRIS, 1938 apud OMT, 2003, p. 4). Os signos e símbolos não são compreendidos nos mesmos termos e sob a mesma ótica, o que faz com que seu sentido seja impreciso e contraditório. Seria “[...] a face visível do invisível, a expressão do elemento que origina uma expressão” (OMT, 2003, p. 4).

Os símbolos, signos e pictogramas fazem parte da comunicação não escrita, a linguagem universal que pode, teoricamente, ser entendida por todos. Isso porque a identidade e a cultura são fatores determinantes para a compreensão, ou seja, cada povo terá uma leitura de determinado símbolo.

Diante da grande diversidade de sociedades e tradições no mundo, os símbolos e pictogramas devem ser adaptados a cada realidade, sem ser discrepantes. Outro cuidado é o de não se utilizar de símbolos turísticos com sentido técnico. Sobretudo, o símbolo deve apresentar um significado capaz de ser compreendido utilizando-se do contexto em que está inserido e da possibilidade de compreender as reais intenções de quem o criou (ibidem, p. 5-6).

Diante do desafio de ser ao mesmo tempo compreendido por todos assim como por apenas um indivíduo, os símbolos e pictogramas tem ganhado diferentes formatos e se integrado ao texto de forma a possibilitar melhor compreensão. Em frente aos inúmeros termos e contraditórias características, o denominador comum aqui utilizado será pictograma, uma vez que está mais presente nas discussões sobre sinalização. De modo geral, a utilização do termo corresponde mais a uma questão estética, visto a dificuldade de se diferenciar dos seus termos correlatos.

ANEXO A – Pesquisa realizada pela BHTRANS com moradores de Belo Horizonte

TABELA 5 – O que se pode fazer para melhorar o trânsito em Belo Horizonte

Resposta	
Fazer obras/construir viadutos/trincheiras	24,6%
Sinalizar melhor as ruas/avenidas da cidade	12,6%
Educar motoristas	11,5%
Outros	9,1%
Melhorar a qualidade do transporte coletivo	7,6%
Aumentar a fiscalização/policiamento em geral	6,3%
Rodízio de carros	5,6%
Aumentar o número de ônibus	4,5%
Rebocar veículo estacionado em local proibido	1,1%
Educar pedestres	1,1%
Não soube/não respondeu	15,9%
TOTAL	100%

FONTE: BHTRANS, 2006, p. 252