



UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
ESCOLA DE DIREITO, TURISMO E MUSEOLOGIA
DEPARTAMENTO DE TURISMO

ANA CLARA NOBILING

**SINALIZAÇÃO TURÍSTICA PARA PEDESTRES NO CENTRO HISTÓRICO DE
OURO PRETO: DIAGNÓSTICO E DIRETRIZES PARA QUALIFICAÇÃO**

OURO PRETO

JULHO DE 2026

ANA CLARA NOBILING

**SINALIZAÇÃO TURÍSTICA PARA PEDESTRES NO CENTRO HISTÓRICO DE
OURO PRETO: DIAGNÓSTICO E DIRETRIZES PARA QUALIFICAÇÃO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao
Curso de Graduação em Turismo da
Universidade Federal de Ouro Preto, como
requisito parcial para a obtenção do título de
Bacharel em Turismo.

Professora Orientadora: Dra. Alissandra
Nazareth de Carvalho

SISBIN - SISTEMA DE BIBLIOTECAS E INFORMAÇÃO

N745s Nobiling, Ana Clara.

Sinalização turística para pedestres no centro histórico de Ouro Preto
[manuscrito]: diagnóstico e diretrizes para qualificação. / Ana Clara
Nobiling. - 2026.

53 f.: il.: color., gráf., mapa.

Orientadora: Profa. Dra. Alissandra Nazareth de Carvalho.

Monografia (Bacharelado). Universidade Federal de Ouro Preto.
Escola de Direito, Turismo e Museologia. Graduação em Turismo .

1. Ouro Preto (MG). 2. Comunicação visual. 3. Cidades e vilas -
Centros históricos. 4. Turismo - Sinais e placas de sinalização. I. Carvalho,
Alissandra Nazareth de. II. Universidade Federal de Ouro Preto. III. Título.

CDU 338.48

Bibliotecário(a) Responsável: Maristela Sanches Lima Mesquita - CRB-1716



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
REITORIA
ESCOLA DE DIREITO, TURISMO E MUSEOLOGIA
DEPARTAMENTO DE TURISMO



FOLHA DE APROVAÇÃO

Ana Clara Nobiling

Sinalização turística para pedestres no centro histórico de Ouro Preto: diagnóstico e diretrizes para qualificação

Monografia apresentada ao Curso de Bacharelado em Turismo da Universidade Federal de Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título de Turismólogo

Aprovada em 20 de julho de 2026

Membros da banca

Doutora Alissandra Nazareth de Carvalho - Orientadora - Universidade Federal de Ouro Preto
Doutora Kerley dos Santos Alves - Universidade Federal de Ouro Preto
Doutor Solano Braga - Universidade Federal de Ouro Preto

Alissandra Nazareth de Carvalho, orientadora do trabalho, aprovou a versão final e autorizou seu depósito na Biblioteca Digital de Trabalhos de Conclusão de Curso da UFOP em 21/07/2026



Documento assinado eletronicamente por **Alissandra Nazareth de Carvalho, PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 02/09/2026, às 12:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1181942** e o código CRC **FA18CF03**.

AGRADECIMENTOS

Eu agradeço primeiramente meus pais, meu irmão Fran, minhas avós Walkíria e Cecília que acreditaram em mim até aqui. Sem o apoio de vocês nada seria possível e me orgulho muito de chegar até aqui.

Agradeço às minhas amigas da República Quase Normal, Elisa, Amanda, Ester, Joana, Sol, Letícia, Yasmin, Pethra e Julia. Vocês fizeram desses anos os melhores que eu poderia ter vivenciado na cidade de Ouro Preto e não imagino nenhum segundo desse tempo aqui sem vocês. Agradeço também às amigas que viveram pouco tempo comigo, Giovana, Renata e Rebeca, muito obrigada por tudo.

Aos meus amigos que eu fiz na universidade, Marina, Clara Alice, Léo, Elvis, Giovana, Geovanna, Lorena, Pedro Andrade e Alice, muito obrigada pelos bons tempos, os meus anos na UFOP não teriam sido tão bons sem vocês. À minha colega da DRI, Clarissa, muito obrigada por confiar em mim e por sua amizade, simplesmente é a melhor dupla que eu poderia ter.

À minha orientadora, Alissandra, que me auxiliou em todo esse processo para conseguir escrever toda essa pesquisa, muito obrigada por tudo.

Agradeço aos meus professores na UFOP, que me inspiraram e me motivaram a seguir nesse caminho, Solano, Suzana, Marcelo, Bedim, Ian, Yuri, Carol, Kerley, Burkowski e Martoni. O ensino que eu recebi de todos foi excepcional e me ajudou a crescer e me encontrar durante a graduação.

Enfim, agradeço pelo ensino oferecido pela Universidade de Ouro Preto, que irá me abrir muitas portas no futuro e me ofereceu uma experiência incrível nos meus últimos anos aqui.

*“A confiança em si mesmo é o primeiro
segredo do sucesso.”*

(Ralph Waldo Emerson)

RESUMO

Esse estudo tem como objetivo analisar a situação das placas de sinalização turística para pedestres no centro histórico de Ouro Preto, MG, para descobrir se turistas conseguem se locomover pela cidade sem obter auxílio de um guia ou outra ferramenta. O trabalho foi realizado a partir de pesquisas bibliográficas e de uma observação participante realizada em uma zona demarcada do centro turístico da cidade, tendo como premissa de análise o Guia Brasileiro de Sinalização Turística, de 2021. A partir dos resultados obtidos, foi possível identificar diversas placas de confirmação de movimento e interpretativas deterioradas e que não cumprem com a principal função de apresentar o seu conteúdo de forma adequada. Dessa forma, é necessário aplicar alternativas para melhorar a experiência do turista ao realizar uma visita sem o auxílio de um guia de turismo ou mapas virtuais, reformulando os posicionamentos das placas, de acordo com o Guia Brasileiro de Sinalização Turística.

Palavras-chave: Sinalização turística; Ouro Preto; comunicação; cidade histórica.

ABSTRACT

The purpose of this study is to analyze the status of tourist signage for pedestrians in the historic center of Ouro Preto, MG, to determine whether tourists are able to navigate the city without the assistance of a guide or other tools. The study was conducted based on literature reviews and participant observation carried out in a designated area of the city's tourist center, using the 2021 Brazilian Guide to Tourist Signage as the analytical framework. Based on the results obtained, it was possible to identify several deteriorated directional and interpretive signs that fail to fulfill their primary function of presenting their content appropriately. Therefore, it is necessary to implement alternatives to improve the tourist experience when visiting without the assistance of a tour guide or virtual maps, by repositioning the signs in accordance with the 2021 Brazilian Guide to Tourist Signage.

Keywords: Tourism signage; Ouro Preto; communication; historical city.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Exemplo de Sistema de Mobilidade	17
Figura 2 - Demarcação da área de pesquisa	24
Figura 3 - Posicionamento das sinalizações	27
Figura 4 - Fachada do Terminal Rodoviário de Ouro Preto	28
Figura 5 - Sinalizações diante da rodoviária	28
Figura 6 - Documentos para o turista no Balcão de Informações Turísticas	28
Figura 7 - Balcão de informações turísticas	28
Figura 8 - Área de embarque e desembarque	28
Figura 9 - Sinalizações nas escadas da rodoviária	28
Figura 10 - Guichês da rodoviária	28
Figura 11 - Placa de confirmação de movimento na Praça Tiradentes	30
Figura 12 - Placa no Largo da Alegria	31
Figura 13 - Placa ao lado da Escola de Minas	31
Figura 14 - Placa ao lado do Grande Hotel	31
Figura 15 - Nova sinalização da Rua Direita	32
Figura 16 - Nova sinalização da Feira de Pedra-Sabão	32
Figura 17 - Nova sinalização da Praça Tiradentes	32
Figura 18 - Placas de madeira de Minas no Antônio Dias	33
Figura 19 - Placa indicativa sobre a Mina do Bijoca	33
Figura 20 - Placas de sinalização para a Mina do Bijoca	34
Figura 21 - Placas de sinalização para a Mina do Bijoca	34
Figura 22 - Placas de sinalização para a Mina do Bijoca	34
Figura 23 - Placas de sinalização para a Mina do Bijoca	34
Figura 24 - Placa Indicativa na Ponte dos Contos	35
Figura 25 - Placa Indicativa na Casa de Tiradentes	35
Figura 26 - Placa Indicativa na Fundação de Arte de Ouro Preto (FAOP)	35
Figura 27 - Placa Indicativa na Casa de Gonzaga	35
Figura 28 - Placa indicativa na Igreja de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia	36
Figura 29 - Placa indicativa na Igreja do Rosário	36
Figura 30 - Placa indicativa na Igreja de Nossa Senhora da Conceição	36
Figura 31 - Placa indicativa na Igreja de São Francisco de Assis	36
Figura 32 - Placa indicativa na Igreja de Nossa Senhora do Carmo	37
Figura 33 - Igreja de São Francisco de Paula	37
Figura 34 - Placa do Museu Aberto - Cidade Viva em edifício histórico	38
Figura 35 - Placa do Museu Aberto - Cidade Viva em edifício histórico	38
Figura 36 - Placas do Museu Aberto - Cidade Viva na Rua São José	38
Figura 37 - Exemplos de placas Indicativas	45
Figura 38 - Exemplificação do Centro de Interpretação	46

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Proporção de Falta de Abrangência nas placas de Confirmação de Movimento	40
Gráfico 2 - Proporção de Quebra de Continuidade nas placas de Confirmação de Movimento	40
Gráfico 3 - Proporção de Falta de Padronização nas placas de Confirmação de Movimento	41
Gráfico 4 - Proporção de Trajeto Inadequado nas placas de Confirmação de Movimento	41
Gráfico 5 - Proporção de Erro de Posicionamento das placas de Confirmação de Movimento	42
Gráfico 6 - Proporção de Material Inadequado das placas de Confirmação de Movimento	42
Gráfico 7 - Proporção de Baixa Legibilidade das placas de Confirmação de Movimento	43
Gráfico 8 - Proporção de Baixa Legibilidade das placas Indicativas	44
Gráfico 9 - Proporção de Material Inadequado das placas Indicativas	44
Gráfico 10 - Proporção de Falta de Padronização das placas Indicativas	45

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Braille - Sistema de escrita e leitura tátil para as pessoas cegas

CCT - Circuito Cicloturístico

CI – Centro de Interpretação

Denatran - Departamento Nacional de Trânsito

Embratur - Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo

FAOP - Fundação de Arte de Ouro Preto

GPS - Global Positioning System (Sistema de Posicionamento Global)

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

KM - Quilômetro

Libras - Língua Brasileira de Sinais

QR Codes - Quick Response Code (Código de Resposta Rápida)

RT - Rotas Turísticas

RTP - Roteiro Turístico para Pedestres

SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Unesco - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

RESUMO	5
ABSTRACT	6
LISTA DE FIGURAS	7
LISTA DE GRÁFICOS	8
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	9
SUMÁRIO	10
INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA: COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO	14
1.1 Turismo e comunicação	14
1.2 Tipologias e diretrizes de sinalização	16
1.3 A importância da sinalização dentro do setor turístico	18
CAPÍTULO 2 - O CENTRO HISTÓRICO DE OURO PRETO COMO ESPAÇO TURÍSTICO	20
2.1 Formação histórica e a evolução do turismo em Ouro Preto	20
CAPÍTULO 3 - METODOLOGIA, DIAGNÓSTICO DA SINALIZAÇÃO LOCAL E DIRETRIZES DE AÇÃO	23
3.1 Procedimentos metodológicos	23
3.2 Apresentação, análise e discussão dos resultados	26
3.2.1 Situação da rodoviária	27
3.2.2 Placas de confirmação de movimento.....	30
3.2.3 Placas interpretativas.....	34
3.2.3 Placas do Museu Aberto - Cidade Viva	38
3.3 Resultado da análise de campo	39
3.3.1 Placas de confirmação de movimento.....	39
3.3.2 Placas interpretativas.....	43
RESULTADOS	45
CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
REFERÊNCIAS	49

INTRODUÇÃO

Ao planejar uma viagem de férias para uma outra cidade, os futuros visitantes esperam viver uma experiência agradável, sem se preocupar com problemas que irá enfrentar ao conhecer um lugar novo. Quando um indivíduo enfrenta questões que poderiam ser resolvidas pela prefeitura local, como informações para os recém-chegados, auxílio em um segundo idioma e direções para seguir para os atrativos e alojamentos, pode não lhes passar uma boa primeira impressão.

A partir da percepção que um indivíduo tenha sobre um lugar, paisagem ou espaço, ela irá adquirir um tipo de sentimento por aquele lugar. Assim, quando uma pessoa vai para um novo local, afim de conhecê-lo pela primeira vez e possui uma experiência positiva, ela irá criar sentimentos de respeito e de se sentir conectada a ele (chamado de topofilia). No entanto, ao visitar um novo lugar e ter experiências ruins, faz com que ela desencadeie uma aversão (chamado de topofobia). (Tuan, 1983). Dessa forma, oferecer os devidos elementos para a melhor percepção de um lugar, como sinalizações claras e acessíveis, faz com que o turista tenha uma melhor experiência e queira compartilhá-la com seus amigos e família.

De acordo com Souza (2006, p. 168):

A sinalização turística está comprometida em tornar o lugar compreensível para os visitantes, explicável e passível de ser percebido individual e coletivamente. Neste sentido, assume grande relevância dentro do contexto da oferta turística, em seu objetivo de buscar fazer com que os turistas consumam a localidade como um todo, em todos os seus atrativos eminentemente turísticos ou não. Atrelado a isto, também desempenham papel fundamental a consecução deste objetivo, as formas de sinalização de uso comum para orientações genéricas, que servem à comunidade como um todo.

Portanto, ao deixar a sinalização turística mais acessível para os visitantes e para os próprios moradores, a mesma adquire uma grande importância dentro dos aspectos turísticos, ao permitir que o turista possa ter a oportunidade de conhecer todo o espaço que está visitando e ter uma boa experiência, que gere consequentemente um anseio de voltar ao local e recomendá-lo para amigos e familiares.

Para entender melhor sobre os processos que levaram à criação da atividade turística em um local, há uma necessidade de se analisar o momento em que a cidade se tornou conhecida até os dias atuais, em que funciona como um centro turístico, dividindo o espaço entre os

moradores, os turistas e os estudantes. Ao se estudar e compreender o processo de implementação de sinalizações turísticas pelas ruas tombadas do centro histórico, é possível observar a história dos trajetos que foram traçados pelos bairros e quais os objetivos que levaram os urbanistas da época a posicionarem sinalizações nos pontos onde estão localizadas.

A sinalização como um todo funciona como uma forma de comunicação entre a cidade e a pessoa de fora, seja ela brasileira ou estrangeira. Dessa forma, essa ferramenta deve transmitir um conhecimento que seja compreendido por todos os públicos, a fim de oferecer informações acessíveis para pessoas que entendam diferentes idiomas ou que possuem problemas visuais sem interferir na arquitetura do local. Certas possibilidades podem envolver a implementação da tecnologia em situações onde não é possível aplicar certas mudanças no local diretamente. Essa técnica pode fazer com que uma cidade parada no tempo possua suas pequenas intervenções irreparáveis em pontos estratégicos.

Dessa forma, é possível afirmar que a sinalização turística do centro histórico de Ouro Preto pode ser interpretada facilmente, no estado em que se encontram atualmente, pelos diferentes públicos que passam pela cidade? Há uma necessidade de implementação de mais informações históricas pelas ruas ou a tecnologia é suficiente para auxiliar essa disseminação informativa para todos os visitantes?

Este estudo se justifica pela necessidade de se observar como a sinalização da cidade de Ouro Preto se apresenta para os turistas que não conhecem a região e se há um uso devido das placas em favor do turismo no centro histórico da cidade, desde a manutenção das sinalizações ao posicionamento estratégico destas pelo local. A pesquisa pode ser útil para análises da prefeitura ao observar se há uma facilidade de visitantes no deslocamento nas ruas do centro histórico, sem o uso de mapas virtuais para se orientar. Existe também a necessidade de se analisar se as sinalizações transmitem o exato sentido de sua pretensão, não havendo um desentendimento na compreensão de seu significado por parte de turistas nacionais e estrangeiros. Portanto, os objetivos específicos desse trabalho consistem em:

- Analisar o estado em que se encontram as sinalizações turísticas no centro histórico de Ouro Preto;
- Verificar se as placas antigas e novas possam ser interpretadas com facilidade pelos turistas, pelo seu posicionamento nas ruas e conteúdos exibidos;

- Apresentar alternativas para locais que não possam ser alterados por conta do tombamento histórico do centro da cidade e para diferentes públicos que não conseguem usar somente a tecnologia.

Este trabalho se estrutura da seguinte forma: o **primeiro capítulo** trata de apresentar conceitos básicos sobre a sinalização e como ela funciona como uma forma de comunicação com o turista que visita a cidade; o **segundo capítulo** explica acontecimentos históricos que serviram de estopim para a atividade turística que surgiu em Ouro Preto; o **terceiro capítulo** descreve os procedimentos metodológicos que foram utilizados para realizar a pesquisa e a análise dos resultados obtidos através da pesquisa de campo. Por fim, são apresentadas as **conclusões finais** do estudo, onde é possível observar todos os problemas encontrados e possíveis melhorias que possam ser implementadas para resolvê-los.

CAPÍTULO 1 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA: COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO

Esse capítulo tem como objetivo explicar a importância da sinalização em meio ao mercado do turismo, e como ela se relaciona com as informações transmitidas através da comunicação entre o turista e a sinalização.

1.1 Turismo e comunicação

A comunicação é uma ferramenta extremamente importante dentro do setor turístico. De acordo com Avighi (1992), o turismo, como um fenômeno moderno, não apenas dependeu da comunicação para existir, mas foi moldado e impulsionado por ela, principalmente pela construção de um imaginário coletivo sobre viagens.

“A revolução industrial criou ou ampliou, nas capitais europeias e nas principais cidades dos Estados Unidos, camadas sociais afluentes e educadas, ávidas por viagens e por informações sobre sua região e sobre o mundo” (Avighi, 1992, p. 23). Essa nova classe social começou a competir com a aristocracia no circuito de viagens, muitas vezes desenvolvendo um perfil turístico próprio e distinto.

O telégrafo e as agências de notícias alimentavam o fluxo de dados e os relatos sobre áreas próximas ou distantes, recentemente alcançadas pelo expansionismo das potências. Junto com a arte e a literatura, predispunham às viagens. Até hoje o turismo é indissociado da comunicação. (Avighi, 1992, p.23).

O autor nota sobre a mudança radical que aconteceu em relação a comunicação no século XIX, que se tornou a principal ferramenta para a divulgação das viagens, sendo utilizada em grande parte por guias, periódicos, livros e mapas ao informar a sociedade sobre avanços nas viagens realizadas em terras distantes e no setor de transportes, assim como em relatos que descreviam novas regiões conquistadas pelo expansionismo (Avighi, 1992). Nos tempos atuais, a comunicação acaba sendo necessária na promoção dos produtos turísticos que serão comercializados, incluindo o setor de alojamentos, transportes e agências de viagem, por exemplo (Beni, 1996).

Dessa forma, é possível notar no ano de 1996, época em que o autor Beni comenta sobre a globalização, que foi um fator altamente importante para a desenvoltura do turismo:

A expansão do mercado econômico global, inclusive com produtos de marca mundial ao alcance de todos os consumidores em qualquer país, corre paralela à expansão do mercado turístico global. E, pelo efeito globalização, com turistas mais exigentes que aliam preço e qualidade, os países obrigatoriamente vão precisar se ajustar para permanecerem competitivos, não podendo ter mais impostos, mais encargos ou mais

inflação ou recessão que os outros (Beni, 1996, p. 66).

A globalização conectou lugares e pessoas de uma forma complexa e desigual. Ao mesmo tempo, essa conexão facilitou o deslocamento rápido entre diferentes locais, motivando as pessoas a viajar para consumir o que esses lugares oferecem de melhor. Com isso, a distância se tornou um fator menos importante, e a mobilidade global passou a ser impulsionada pelo acesso a um mundo de produtos e experiências (Catsossa; Gonçalves, 2021, p. 277).

Segundo os autores:

O acesso e difusão de informações importantes sob ponto de vista turístico por meios virtuais, sobretudo, através de dispositivos digitais como celulares, computador, tablete, televisão, aumentaram significativamente no mundo com o aparecimento da globalização. [...] As reservas aos espaços turísticos e instâncias hoteleiras, passaram a serem feitas via internet, mediante o registro e o pagamento, sem que os consumidores da sociedade do consumo estejam no lugar. (Catsossa; Gonçalves, 2021, p. 279).

A partir dessas observações, os autores descrevem como os consumidores possuem cada vez menos contato com pessoas no dia a dia, permanecendo mais conectados virtualmente e mais afastados fisicamente.

Com a chegada dos *smartphones* e redes sociais, como *Instagram* e *Facebook*, as pessoas passam a entrar em uma época de alienação em frente das telas, criando-se um mundo de espetáculos na *internet*. “É a sociedade do espetáculo que vai trabalhar a *ferro e fogo* com vista a criar um cenário cada vez mais sedutor, tudo no sentido de jogar as pessoas ao mundo do consumo (Catsossa; Gonçalves, 2021, p. 280). Os autores mencionam que as marcas e produtos passaram a atuar como ferramentas de alienação, cujo propósito é inserir as pessoas em uma lógica consumista. No campo do turismo, essa dinâmica se manifesta ao motivar as pessoas a viajar para espaços turísticos específicos.

Portanto, Debord (2003, p. 21) afirma que:

O mundo sensível é substituído por uma seleção de imagens que existem acima dele, ao mesmo tempo em que se faz reconhecer como o sensível por excelência. O mundo ao mesmo tempo presente e ausente que o espetáculo apresenta é o mundo da mercadoria dominando tudo que é vivido. O mundo da mercadoria é mostrado como ele é, com seu movimento idêntico ao afastamento dos homens entre si, diante de seu produto global.

Ao relacionar a comunicação com a sinalização no ambiente turístico, é importante refletir como as placas transmitem as informações diretamente ao turista. Elas são uma forma de comunicação direta com os visitantes de um local, de forma a instruir onde estão os atrativos

buscados por eles. Segundo Brito e Magalhães (2021, p. 19):

Para que a experiência seja positiva e corresponda às expectativas do turista, deve ocorrer em um ambiente que apresente informações suficientes e precisas, possibilitando-lhe direcionar sua atenção aos atrativos que motivaram a viagem ou se relacionam com seus interesses. É nesse contexto global que a sinalização turística – isto é, a comunicação efetuada por meio de um conjunto de placas de sinalização implantadas sucessivamente ao longo de um trajeto estabelecido, com mensagens padronizadas e ordenadas, pictogramas e setas direcionais – se apresenta como um veículo de primordial importância.

Portanto, a sinalização age como um intermédio entre o turista e o local visitado, onde ele espera ter boas impressões e suas expectativas sejam superadas.

1.2 Tipologias e diretrizes de sinalização

A sinalização turística no Brasil funciona sob um conjunto de normas e diretrizes, afim de padronizar e qualificar os devidos elementos que serão utilizados como forma de indicação aos turistas.

Com isso, foi criado o Guia Brasileiro de Sinalização Turística, desenvolvido pelo IPHAN, Denatran e Embratur, em 2001, atualizado em 2021. Segundo o guia, os sistemas de sinalização precisam seguir alguns princípios básicos, como a legalidade, a continuidade, padronização, conservação, inclusão e coerência (Brito; Magalhães, 2021). Além disso, todos as sinalizações devem ter um pictograma padronizado, facilitando, dessa forma, a leitura universal dos símbolos para pessoas de todas as localidades.

O guia também apresenta um manual claro para a implementação de futuras sinalizações, organizada em uma sequência de etapas: diagnóstico, definir o sistema de referência, elaborar o plano funcional, o projeto executivo e a implementação, também contendo o orçamento prévio de todo o processo (Brito; Magalhães, 2021, p. 49). O documento mostra que em cada etapa deve haver uma orientação desde o levantamento dos atrativos até a localização exata das placas, o tamanho dos textos, a escolha dos materiais a serem utilizados e os critérios para a devida instalação. Os autores orientam sobre a adaptação dos sistemas, incluindo diferentes formas de mobilidade: veículos motorizados, pedestres e bicicletas (Brito; Magalhães, 2021, p. 161). A sinalização deve incluir circuitos específicos, como roteiros a pé e o cicloturismo, garantindo uma acessibilidade para todas as opções. De acordo com o Guia Brasileiro de Sinalização Turística, os caminhos turísticos a serem considerados se dividem em três categorias: Circuito Cicloturístico (CCT), utilizado para bicicletas em ciclovias em zonas

urbanas; Roteiro Turístico para Pedestres (RTP), usado para deslocamentos em áreas urbanas à pé; Rotas Turísticas (RT), que reúnem as rotas de bicicletas e à pé (Brito; Magalhães, 2021). Segundo os autores, o Roteiro Turístico para Pedestres:

[...] promove percursos seguros, confortáveis e adequados, conectando os atrativos turísticos uns aos outros e às demais atividades e serviços. Uma vez que a abrangência do modal pedestre tem uma escala particular, os trajetos não são necessariamente os mesmos utilizados pelos demais modais (Brito; Magalhães, 2021, p. 78)

Dessa maneira, os percursos pensados para certas modalidades de passeios turísticos são guiados principalmente através das placas de sinalização, que devem ser colocadas em locais estratégicos entre atrativos e entre elas mesmas. De acordo com a imagem a seguir, as rotas referenciais nos roteiros turísticos devem obedecer a uma distância de até 2 km, dessa forma, podendo oferecer escolhas de caminhos que podem ser realizados, apresentando informações de distâncias, ilustrações sobre os atrativos turísticos presentes na região e dados históricos, ao implementar o sistema de sinalização com placas interpretativas contendo as demais informações.

Figura 1 - Exemplo de Sistema de Mobilidade



Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística, 2021

Quando um local histórico tombado é analisado para a implementação do Roteiro Turístico para Pedestres (RTP), é necessário considerar diversos fatores, como o conforto, o acesso aos atrativos e comércios como pontos isolados em uma pesquisa. Dessa forma, as alterações a serem realizadas no local devem ser adequadas a cada questão particular, de forma a evitar danos ou mudanças características que possuem o valor patrimonial de um núcleo tombado (Brito; Magalhães, 2021). No entanto, a prefeitura ainda precisa atualizar o local de

muitas placas de sinalização para guiar os visitantes, de forma a criar uma padronização do guia.

Brito e Magalhães (2021) ainda citam sobre o uso das tecnologias digitais, como o uso dos *QR Codes*, com o objetivo de incluir informações não mostradas nas placas e permitir o melhor acesso a turistas vindos de outros países. Portanto:

Além de economizarem material, reduzindo o tamanho das placas por dispensarem a tradução da mensagem, esses recursos possibilitam a acessibilidade das pessoas com deficiência visual e/ou auditiva, tanto na sinalização de orientação quanto na interpretativa. Nesse sentido, o projetista deve também estar atento à inclusão de Libras e Braille, principalmente na sinalização interpretativa. (Brito; Magalhães, 2021, p. 147)

A utilização desse guia é essencial para criar um sistema correto de sinalizações nas cidades e região, mantendo informações eficientes para futuros visitantes de um local, como um centro histórico de uma cidade, como Ouro Preto, em Minas Gerais.

1.3 A importância da sinalização dentro do setor turístico

As atividades turísticas podem ser presenciadas em diversos países ao redor do mundo, onde sempre há um anseio pelo conhecimento de outros lugares, culturas, comida e pessoas. O turismo é um conjunto de atividades que conectam as pessoas de todo o planeta, onde sempre haverá um deslocamento para o local onde se é pretendido visitar.

Portanto, a sinalização desenvolve um importante papel dentro do setor turístico, na qual funciona como um instrumento de orientação, comunicação e a devida valorização do lugar a ser visitado. Essa ferramenta contribui para a organização do local e também garante uma experiência mais segura para o turista. Segundo Souza (2006), a sinalização turística está ligada com a forma com que o visitante se orienta e interpreta o espaço urbano. O autor inclusive expõe que a sinalização estrutura os espaços ao destacar as características físicas e o contexto cultural, social e econômico de um lugar. Dessa forma, ela pode influenciar diretamente a organização dos atrativos, tornando-a mais centralizada ou descentralizada. No caso de atrativos artificiais, a sinalização pode até mesmo orientar sua criação.

De acordo com Silva (2004, p. 74), “uma destinação turística que ofereça em um mesmo espaço ou em espaços contíguos um amplo leque de facilidades para seus visitantes estará também alcançando eficiência em relação aos custos efetuados para atrair visitantes”. Dessa

forma, a sinalização turística também deve ser utilizada com o objetivo de melhorar a percepção do turista durante uma visita. Assim, quem visita um local pode utilizar placas e informativos para a criação de roteiros próprios, dando-lhes, assim, uma autonomia e conforto maiores ao conhecer uma cidade turística.

Segundo Nascimento e França (2016), o uso da sinalização e os pictogramas tiveram um grande impulso decorrente da Revolução Industrial, por conta da expansão da malha ferroviária e rodoviária. Dessa forma, a sinalização começou a aparecer em abundância para indicar estradas e serviços turísticos, como hotéis, restaurantes e atrativos.

Portanto, ao deixar a sinalização turística mais acessível para os visitantes e para os próprios moradores, a mesma adquire uma grande importância dentro dos aspectos turísticos, ao permitir que o turista possa ter a oportunidade de conhecer todo o espaço que está visitando e conhecer um pouco mais da história local. De acordo com Scatolin, Silva, Barbosa e Monteiro (2006, p. 18): “Quando o turista chega a seu destino, mesmo que seja sua segunda visita, não tem conhecimento profundo sobre o lugar e precisará de informações para se deslocar”. Dessa forma, ao terem uma boa experiência em sua primeira visita, ainda há uma grande necessidade de informação para o deslocamento dentro do espaço, visto que se demanda tempo e costume para se adaptar a um novo ambiente.

Com a implementação de placas em áreas turísticas, deve existir um planejamento turístico adequado, que segundo Nascimento e França (2016, p. 82) sem a devida organização pode gerar resultados negativos, como “falta de segurança, poluição visual e sonora, o aumento dos preços de produtos e serviços, afetando diretamente os residentes”. Dessa maneira, de acordo com os autores, para que uma infraestrutura turística seja bem desenvolvida de forma eficaz, existe a necessidade de implementar infraestruturas de apoio, que não incluem somente a sinalização turística, mas também comunicações, saneamento, limpeza urbana e outros elementos essenciais para garantir uma boa qualidade aos moradores e aos visitantes.

Dessa forma, com o objetivo de conseguir escolher pontos estratégicos para o posicionamento de placas sinalizadoras, é importante conhecer os contextos que fizeram com que a cidade tomasse as proporções turísticas que ela possui nos dias de hoje.

CAPÍTULO 2 - O CENTRO HISTÓRICO DE OURO PRETO COMO ESPAÇO TURÍSTICO

2.1 Formação histórica e a evolução do turismo em Ouro Preto

O desenvolvimento do turismo em Ouro Preto está ligado diretamente ao processo da patrimonialização da cidade, que começou na primeira metade do século XX.

Vila Rica, que foi considerada um dos maiores centros populacionais de Minas Gerais, e a mais importante das vilas, [...] foi nomeada capital de Minas Gerais, desenvolvendo durante este percurso uma intensa atividade comercial e mantendo a tradição religiosa” (Silva; Silva, 2022, p. 302).

De acordo com os autores, apesar dos problemas de abastecimento e da alta inflação causados pela localização geográfica de Minas, e mesmo com a Coroa Portuguesa focada apenas na mineração, o comércio interno continuou a crescer, criando uma rede de trocas que conectava as diversas capitanias.

Além do Estado, a Igreja também exercia um grande poder sobre a Vila, “um atuava em favor do outro a fim de ordenar a política, economia, administração e a sociedade durante o período colonial” (Silva; Silva, 2022, p. 302). Os autores afirmam essa informação com base na observação da quantidade de igrejas e capelas presentes na região, a maioria no estilo Barroco e Rococó, com a presença de grandes quantidades de ouro em seus interiores. No entanto, segundo Assumpção e Castrol (2019, p. 3):

[...] nos anos 1760, a atividade aurífera decaiu sobremaneira. Vila Rica deixa de ser o centro de referência econômica no País, mas, mesmo assim, em 1823 se eleva a capital da Província de Minas Gerais, passando a ser chamada de Ouro Preto.

Nessa época Ouro Preto passa a por pressões externas ao ser a capital de Minas Gerais, pois apresentava “uma configuração urbana arcaica, atrasada, irracional – incompatível, por isso mesmo, aos padrões modernos de cidade” (Natal, 2007, p. 4). De acordo com o autor, em resposta a essa pressão, as autoridades municipais, em uma tentativa de manter a sede do governo, conceberam o "Projeto de Melhoramentos de Ouro Preto", também conhecido como "Empresa de Melhoramentos da Capital", que consistia em realizar construções de avenidas e alargamento de ruas, implementação de saneamento, iluminação, entre outros.

Apesar do entusiasmo inicial e das diversas propostas apresentadas, o projeto fracassou. “A carência de recursos técnicos, materiais, e financeiros selaram o malogro da Empresa de Melhoramentos da Capital” (Natal, 2007, p. 51), fazendo o destino da "Empresa de

Melhoramentos". Segundo o autor, em 1895, as obras cessaram, e a transferência da capital para a recém-construída Belo Horizonte foi confirmada, o que resultou em um período de abandono, êxodo populacional e uma crise econômica em Ouro Preto, que passou a ser vista como um símbolo de um passado ultrapassado.

Essa condição começa a se transformar com o surgimento das discussões, ideologicamente motivadas, sobre preservação de uma memória, de uma cultura, de um Brasil em diversas esferas. Ouro Preto, assim, passa a adquirir um papel de destaque por ser representante da história brasileira, devido a sua importância no caráter econômico durante o período colonial e no caráter político relacionado ao movimento da Inconfidência Mineira. Para tanto, a cidade não deveria entrar no processo de modernização sem se voltar para todo o passado que existiu, nem mudar sua condição material, mas deveria trazer as marcas de tal passado em seu traçado e em sua arquitetura (Assumpção; Castral, 2019, p. 4).

Além da transferência de capital, muitas pessoas deixaram a cidade, onde era possível encontrar por volta de 10.000 pessoas que ainda viviam no local, uma perda de cerca de 45% de sua população, comparada ao começo da década de 1890 (Natal, 2006). Segundo o autor, muitos dos comerciantes e profissionais na cidade também foram uns dos muitos que se mudaram, ao procurar uma melhora dos melhores mercados. Ademais, houve de uma grande desvalorização dos imóveis na cidade, a paralisação de construções e o crescimento de mato pelas ruas, o que contribuiu para a degradação das ruas de Ouro Preto.

“Não sendo mais desse tempo, de que tempo seria esse lugar? Começam as evocações de glórias passadas e as constantes referências à sua história, e Ouro Preto vai se distanciando, perdendo sua consistência e completude, enfumaçando-se por ação dos discursos. Como se já tivesse cumprido seu papel, dissolve-se nas brumas do passado. À cidade da História, que transpõe nos discursos e homenagens, contrapõe-se a cidade real que, por vazia e destituída de vitalidade, vai se deteriorando fisicamente” (Meniconi, 1999, p. 68).

A partir desse momento, Ouro Preto se transforma em uma sustentação para a história e memória das ruas antigas, em outros nomes, um “lugar de memória” (Natal, 2006). Em 1895, Xavier da Veiga, antigo parlamentar mineiro, passa a dirigir o Arquivo Público Mineiro com o objetivo de recuperar a história de acontecimentos e fatos de Minas Gerais, juntamente com o processo de construção do saber histórico brasileiro, criado em 1849 (Meniconi, 1999). Segundo o autor, o Arquivo Público Mineiro deveria coletar e organizar documentos relacionados a fatos históricos de Minas Gerais, de maneira a construir uma identidade e memória para o estado, ao transmitir para as futuras gerações as interpretações do passado. Suas coletâneas da história passam a construir o termo de “mineiridade”, passando a ser “reforçadas e ampliadas, chegando, depois, a ser concretizadas no espaço mesmo da própria cidade, quando

do seu tombamento e da criação do Museu da Inconfidência” (Meniconi, p. 71, 1999).

No ano de 1911, a cidade comemora o seu bicentenário, quando, com o apoio do Congresso Mineiro e da Câmara Municipal, realiza reparos e pinturas em edifícios para festas, prédios públicos e particulares, ruas e igrejas, além de decorações feitas na estação ferroviária e na praça (NATAL, 2007). Segundo Meniconi (1999):

Paralelamente aos eventos cívicos, ocorreram visitas aos lugares históricos, festas populares e exibição de filmes. A cidade, engalanada, recebeu seus convidados: com as ruas enfeitadas com estandartes e guirlandas, fachadas reformadas e pintadas, buscava reafirmar o seu papel de destaque na história nacional. (Meniconi, 1999, p. 76)

Portanto, com o surgimento de um movimento para preservar a memória nacional, Ouro Preto tornou-se um símbolo importante, com sua arquitetura religiosa e barroca como um dos maiores símbolos de sua identificação na história (Natal, 2007). Devido ao seu passado econômico na era colonial e político na Inconfidência, a cidade não deveria apagar sua história com a modernização, mas sim manter sua aparência original como prova viva de seu legado.

O ano de 1924 foi marcante no reconhecimento de Ouro Preto como uma cidade a ser rememorada, durante a expedição modernista a Minas Gerais, onde figuras como Mário de Andrade, Oswald de Andrade e Tarsila do Amaral, que buscavam as origens da nacionalidade no barroco mineiro, redescobriram a cidade como “o tesouro maior” (Assumpção; Castral, 2019).

Contudo, o momento mais importante da patrimonialização ocorreu em 1933, com o reconhecimento de Ouro Preto como um “Monumento Nacional”, através do Decreto Federal n. 22.928, de 12/7/1933. (Motta, 2008). Logo depois, o SPHAN, “Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional surgiu como um órgão governamental destinado a elencar, tomba, restaurar e proteger o patrimônio histórico e artístico do país” (Natal, 2007, p. 9).

De acordo com Assumpção e Castral (2019), a criação da cidade histórico turística se deu por volta da década de 1950, onde a população passa a enxergar Ouro Preto como uma obra de arte, a ponto de não provocar alterações na arquitetura do local, e também através da campanha “Salvemos Ouro Preto”. Finalmente, no ano de 1980, a cidade de Ouro Preto foi declarada Patrimônio Cultural da Humanidade, podendo observar que:

[...] o crescimento das atividades turísticas foi acompanhado do processo de refuncionalização do patrimônio tombado da cidade, quando antigos edifícios e casarões residenciais passaram a abrigar atividades comerciais como restaurantes, pousadas, hotéis, padarias, lanchonetes, bares, ateliers e lojas de artesanato. (Cunha;

Caldeira, 2017, p. 194)

Portanto a cidade passou por diversas mudanças, readequando seus edifícios em comércios e alojamentos, afim de atender às expectativas dos turistas que viriam conhecer Ouro Preto.

Dessa forma, ao entrar no assunto do desenvolvimento do turismo na região, é importante apontar que muitos dos que chegam para visitar a cidade não possuem um conhecimento sobre o espaço. Assim:

[...] a sinalização é um elemento de valorização do lugar, devendo ser adequadamente integrada ao planejamento de desenvolvimento do turismo em busca da otimização, da qualidade e da melhoria dos produtos/serviços ofertados aos habitantes do lugar e aos turistas” (Souza, 2006, p. 168).

CAPÍTULO 3 - METODOLOGIA, DIAGNÓSTICO DA SINALIZAÇÃO LOCAL E DIRETRIZES DE AÇÃO

Este capítulo dedica-se a examinar o panorama da sinalização turística no Centro Histórico de Ouro Preto. A investigação foi realizada por observações de campo, resultando na proposição de ações estratégicas e parcerias para o aprimoramento das estruturas existentes.

3.1 Procedimentos metodológicos

A pesquisa realizada tem caráter quali-quantitativo, em que foram feitas pesquisas bibliográficas a respeito do histórico do turismo em Ouro Preto, das normas para se aplicar o uso correto de sinalizações na área turística, além de explicar o simbolismo das placas como uma forma de comunicação entre a cidade e o turista. Segundo Soares e Fonseca (2019, p. 868):

[...] estabelece-se por meio desse enfoque um planejamento acerca do material lido, com coleta de anotações e fichamentos do referencial teórico, para se estabelecer uma interlocução com os objetivos e análise do material. Ao comportamento do pesquisador estima-se o grau de alcance de sua pesquisa. Ao passo que seja capaz de cruzar elementos quantitativos e qualitativos, interpretando os dados sob sua observação e análise participante, imprimindo em suas apreciações, o reflexo de sua postura crítica, flexível, criativa e investigativa, imbuída de elementos significativos de sua pesquisa.

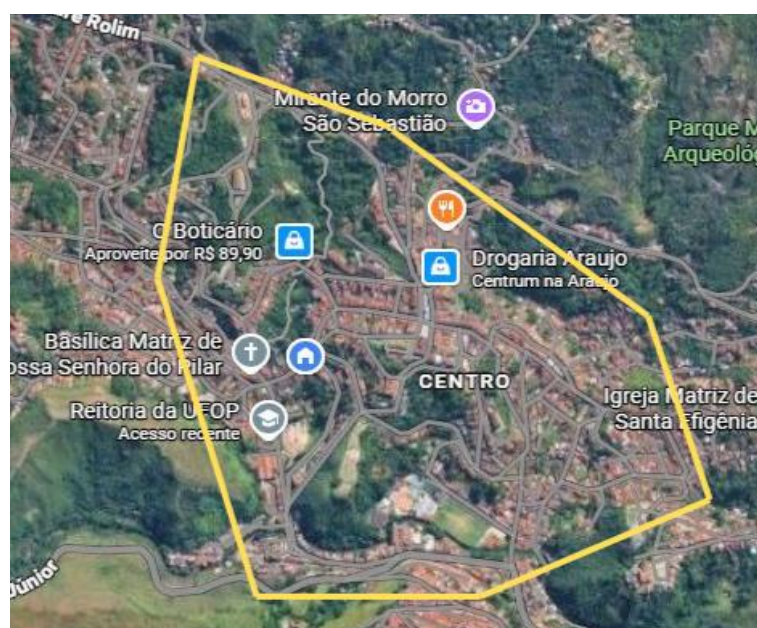
Assim, essa pesquisa se adequa ao presente estudo, porque a junção do material bibliográfico e dos dados obtidos em um trabalho de campo garante resultados nos quais os

dados históricos e explicativos possam explicar os fenômenos que levaram a criação da atividade turística e sua padronização em Ouro Preto ao longo dos anos.

Também foi realizada uma pesquisa de campo entre os dias 3 e 8 de julho de 2026, onde foram tiradas fotografias de todas as placas na região estudada utilizando o celular pessoal, dessa forma fazendo uma observação participante do ambiente.

Para realizar a análise devida das placas de sinalização pela cidade, foi demarcada uma área onde é possível encontrar placas que apontam ou informam sobre os principais atrativos turísticos existentes no centro histórico da cidade, que incluem os bairros do Centro, Rosário, Antônio Dias, Pilar e Barra, como mostra na área delimitada em amarelo no mapa da cidade, na FIG.2:

Figura 2 - Demarcação da área de pesquisa



Fonte: Google Maps, 2026

Assim, para atingir o objetivo 1, durante a pesquisa de campo, foram tiradas fotos da localização, aparência e estado das placas de sinalização, com o objetivo de definir se as mesmas se encontram em um estado adequado para cumprir os requisitos do Guia de Sinalização Turística. Ao registrar fotografias das sinalizações, cada ponto foi marcado por categorias no aplicativo no celular do *Google Maps*. Cada categoria de placa foi contabilizada no próprio aplicativo, dessa forma obtendo os números das quantidades exatas. Segundo os

autores Brito e Magalhães (2021), o guia exemplifica quais erros cometidos ao aplicar o uso da sinalização podem prejudicar e descaracterizar o patrimônio. Para atingir o objetivo 2, sobre a facilidade de interpretação por visitantes, ao se analisar o posicionamento e o uso das placas indicativas pela cidade de Ouro Preto, alguns pontos devem ser levados em conta: 1) a seleção de locais que não constituem um Sistema Referencial Turístico representativo, fazendo com que os turistas não sejam devidamente informados sobre os locais dos atrativos; 2) a falta da continuidade das placas indicativas até um local, dificultando o deslocamento do turista até o mesmo; 3) placas sem padrão de cores ou formatos, sem um padrão de exibição; 4) escolha de trajetos inadequados para o deslocamento; 5) sinalizações confeccionadas com materiais inadequados; 6) placas instaladas em locais que possam atrapalhar a visão ou o deslocamento dos pedestres; 7) uso de formatos e tamanho de letras e informações que não permitam a leitura facilitada ao turista. No entanto, segundo os autores:

Embora cada situação apresente condições e elementos que exigem uma solução própria, é possível estabelecer um processo metodológico para a elaboração do projeto de sinalização turística, de maneira sempre compatível com os estudos de sinalização do trânsito geral dos municípios ou das vias rurais. Além de nortear o desenvolvimento integral do projeto, as diretrizes apresentadas neste guia promovem a preservação patrimonial, incentivam o turismo responsável e contemplam os bens culturais da localidade ou região. (Bruto; Magalhães, 2021, p. 22)

Para se realizar a análise da localização das sinalizações no mapa, foram criados indicativos para três tipos de placas diferentes: Placas de Confirmação de Movimento, Indicativas e Museu Aberto - Cidade Viva. A marcação de Confirmação de Movimento indica placas para guiar as pessoas até atrativos na cidade; as placas Indicativas indicam fatos sobre os atrativos e locais históricos, onde o turista pode aprender um pouco mais sobre a história de Ouro Preto; já as placas do Museu Aberto - Cidade Viva estão espalhadas por várias casas e outros edifícios nas ruas, criada pela prefeitura, que segundo a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo:

[...] foi inaugurada em setembro de 2005. Uma pesquisa histórica, oral e arquivística, e trabalhos que se desenvolveram durante dez meses no trajeto do Caminho Tronco (Cabeças ao Pe. Faria), possibilitaram o levantamento detalhado do acervo residencial e o registro de três séculos de vida, história e cultura que hoje estão estampadas em selos nas fachadas do casario e em painéis interpretativos em pontos estratégicos da cidade. (Prefeitura Municipal de Ouro Preto, [s.d.])

Portanto, foi possível verificar no mapa se há uma quantidade de placas o suficiente para cada tipo de sinalização encontrada pelas ruas de Ouro Preto, verificando se as mesmas seguem os padrões de sinalizações, de acordo com o Guia Brasileiro de Sinalizações Turísticas. A partir dessas informações, foi criado um gráfico para cada tipo de placa encontrada pelo aplicativo Excel para poder analisar visualmente se as sinalizações da cidade cumprem com esses requisitos, focando principalmente na eficiência das posições de placas, o estado atual em que se encontram e as informações que elas trazem para a população e para os visitantes que fazem roteiros turísticos sem o uso de um automóvel entre os atrativos, podendo fazer um estudo adequado da situação na cidade. Por fim, para o atingimento do objetivo 3, ao buscar alternativas para públicos com problemas com a tecnologia e deficiências visuais, o guia foi levado em conta ao indicar outras opções para locais onde o uso das sinalizações possa ser substituído por outras ferramentas.

3.2 Apresentação, análise e discussão dos resultados

Ao realizar essa pesquisa, foram analisadas cerca de 45 placas de Confirmação de Movimento, que funcionam como um guia para os turistas que procuram pelos monumentos turísticos; 25 placas Interpretativas, onde é possível encontrar textos sobre a história dos atrativos na cidade; 38 placas do Museu Aberto - Cidade Viva, onde contam fatos históricos sobre algumas das casas em Ouro Preto. Neste mapa abaixo, estão representadas as seguintes informações:

- Bandeira branca: Placas de Confirmação de Movimento;
- Caderno: Placas Interpretativas;
- Mão: Placas do Museu Aberto - Cidade Viva

Figura 3 - Posicionamento das sinalizações



Fonte: Google Maps, 2026

Dessa forma, esse capítulo irá mostrar imagens e descrições dos elementos encontrados durante a pesquisa de campo no centro histórico, onde é possível analisar o estado atual das placas encontradas pelas ruas, assim como a situação atual em que se encontra o terminal rodoviário, o principal ponto de chegada de turistas que não viajaram à cidade com um carro próprio ou alugado.

3.2.1 Situação da rodoviária

A rodoviária do município de Ouro Preto é o local de chegada de muitos visitantes da cidade. O local recebeu uma reforma no ano de 2024, na qual foram melhoradas o elevador, a vigilância eletrônica, as adequações nos guichês, as redes hidráulicas e elétricas, etc. (Veloso, 2025). De acordo com a autora, a cidade teve uma estimativa de cerca de 25 mil passageiros desembarcando na rodoviária, durante os períodos de Natal e Ano Novo.

Figura 4 - Fachada do Terminal Rodoviário de Ouro Preto



Fonte: Acervo pessoal, 2026

Ao observar o entorno do local, foi encontrada somente uma placa de sinalização indicando sobre a existência de informações turísticas na rodoviária, como mostra na FIG.5. Ao adentrar o lugar, é possível encontrar os guichês com informações somente em português, e somente informações como “Banheiro” ou “Embarque e Desembarque” continham escritas em outro idioma. No balcão que continha informações turísticas, havia somente o contato de um guia e um mapa da cidade, como mostra nas FIG.6 e FIG.7, com a ausência de um profissional para auxiliar os recém-chegados na cidade com mais informações.

Figura 5 - Sinalizações diante da rodoviária

Figura 6 - Documentos para o turista no Balcão de Informações Turísticas

Figura 7 - Balcão de informações turísticas

Figura 8 - Área de embarque e desembarque

Figura 9 - Sinalizações nas escadas da rodoviária

Figura 10 - Guichês da rodoviária



Fonte: Acervo pessoal, 2026

Durante o ano de 2024, Stéphanie (2025) realizou uma pesquisa sobre o local, onde realizou entrevistas com os usuários da rodoviária. Segundo a autora, “a sinalização foi apontada como insuficiente, causando confusão na localização de plataformas e serviços” (Teixeira, 2025), apontando um dos primeiros pontos de chegada dos turistas como pouco informativa para se localizar. Outro fator apontado na pesquisa da autora, corresponde a aproximadamente 42,1% dos turistas que se consideram “insatisfeitos” ou “muito insatisfeitos” com a sinalização e informação do terminal rodoviário. No entanto, uma parcela similar corresponde a turistas “satisfeitos” ou “muito satisfeitos” (Teixeira, 2025).

Em relação as informações turísticas disponibilizadas no balcão de informações, de 38 pessoas entrevistadas, “31,6% dos entrevistados se declararam muito insatisfeitos, enquanto 26,3% se sentiram insatisfeitos. Por outro lado, uma parcela de 34,2% dos usuários expressou satisfação, sendo que apenas 7,9% indicaram estar muito satisfeitos com o atendimento” (Teixeira, 2025). Ainda é necessário destacar que, de acordo com a autora, muitos não utilizam

o serviço de informações turísticas, “argumentando que não utilizaram o serviço. Estas informações sugerem a necessidade de melhorias na qualidade do atendimento oferecido no balcão de informações” (Teixeira, 2025, p. 46).

3.2.2 Placas de confirmação de movimento

A cidade de Ouro Preto, ao ser declarada uma Cidade Patrimônio pela Unesco, teve que manter os padrões das ruas e edifícios adequados, seguindo os padrões exigidos pelo IPHAN. Dessa forma, a sinalização implementada segue um padrão minimalista, confeccionada de metal, contendo o nome do atrativo que está sendo sinalizado e um pictograma, imagem para representar o monumento, indicando o tipo de atração da qual se trata, como mostra na imagem abaixo:

Figura 11 - Placa de confirmação de movimento na Praça Tiradentes



Fonte: Acervo Pessoal, 2026

Dessa maneira, esse tipo de sinalização consegue se misturar aos elementos da arquitetura histórica da cidade, além de cumprir com o papel de indicar os locais turísticos. Ao caminhar pelas ruas da cidade, foi possível reparar no estado das placas espalhadas pelas ruas. Algumas sinalizações ainda se encontram em bom estado de conservação, como mostra na FIG.11. Porém, é possível encontrar várias sinalizações onde a falta de conservação das mesmas pode ser percebida com mais facilidade, pois se encontram em situações de desgaste e ferrugem, em que algumas informações não podem ser visualizadas por completo e, devido ao formato entortado, não indicam o caminho correto para os atrativos.

Figura 12 - Placa no Largo da Alegria

Figura 13 - Placa ao lado da Escola de Minas

Figura 14 - Placa ao lado do Grande Hotel



Fonte: Acervo pessoal, 2026

No ano de 2025, a prefeitura de Ouro Preto inaugura novas placas e totens de sinalização que seguem o padrão internacional em alguns pontos pela cidade, com o objetivo de qualificar o turismo praticado no município, ao adicionar informações da história e cultura através de um código de resposta rápida (*QR Code*) (Mesquita, 2025). De acordo com a autora, até o momento somente três desses totens foram adicionados próximos a Praça Tiradentes, e no futuro deverão ser adicionadas mais 146 dessas por locais estratégicos nos arredores.

Figura 15 - Nova sinalização da Rua Direita

Figura 16 - Nova sinalização da Feira de Pedra-Sabão

Figura 17 - Nova sinalização da Praça Tiradentes



Fonte: Acervo pessoal, 2026

Fonte: Araújo, 2025

Ao caminhar pelas ruas da cidade, passando por bairros como Antônio Dias, foi possível encontrar tipos de sinalização que não eram feitas com o mesmo padrão das mesmas encontradas próximas ao Centro, com materiais em metal e pictogramas para indicar os tipos de atrativos indicados. Os próprios moradores acabam confeccionando as placas com outras ferramentas ou usando da própria paisagem para indicar os caminhos até os lugares turísticos. Dois exemplos que podemos encontrar é a FIG.18, que mostra uma placa construída de madeira, criada para indicar os caminhos até as minas disponíveis para visitação nas proximidades. Mesmo não utilizando dos materiais adequados para confecção, elas cumprem o objetivo de mostrar a direção dos locais, porém não existe uma continuidade de placas desde um local mais conhecido até essa localização. Dessa maneira, a comunicação oral ou um mapa virtual ou físico acaba se tornando necessário para chegar até essa região mais afastada.

Figura 18 - Placas de madeira de Minas no Antônio Dias



Fonte: Acervo pessoal, 2026

O outro exemplo do tipo de sinalização presente no bairro Antônio Dias mostra que na falta de recursos ou de locais para fixar indicações, foi feita uma alternativa, que juntamente com a paisagem local, acabou se tornando uma maneira diferente de indicar o caminho até uma atração turística. Ao lado da Paróquia e Santuário de Nossa Senhora da Conceição, foi instalada uma placa com informações sobre a visita da Mina do Bijoca, como mostra na FIG.19:

Figura 19 - Placa indicativa sobre a Mina do Bijoca



Fonte: Acervo pessoal, 2026

Seguindo a rua, existem sinalizações que indicam todo o caminho a ser percorrido até chegar na atração. Porém, como dito anteriormente, não foi confeccionada a partir de materiais de placas comuns, como ferro e madeira. Ao invés disso, o caminho pode ser percorrido seguindo postes de energia com pinturas que indicam o local. Apesar de não estar padronizado de acordo com as normas de sinalização turística, é intuitivo e pode ser compreendido pelos turistas. Porém, não contém informações em outros idiomas, o que pode ser um obstáculo para

estrangeiros que buscam essa mina em específico, sendo necessário a dependência de um guia ou um mapa físico ou virtual. Abaixo, é possível observar a forma como foi implementada a sinalização:

Figura 20 - Placas de sinalização para a Mina do Bijoca

Figura 21 - Placas de sinalização para a Mina do Bijoca

Figura 22 - Placas de sinalização para a Mina do Bijoca

Figura 23 - Placas de sinalização para a Mina do Bijoca



Fonte: Acervo pessoal, 2026

3.2.3 Placas interpretativas

Em relação as placas interpretativas espalhadas pela cidade, muitas delas acabaram recebendo uma sinalização padronizada, contendo o mesmo formato e mesmo material. A partir da análise realizada pelo entorno demarcado pela pesquisa da cidade, foi possível observar que todas se encontram em estado conservado, como mostra nas imagens a seguir:

Figura 24 - Placa Indicativa na Ponte dos Contos

Figura 25 - Placa Indicativa na Casa de Tiradentes

Figura 26 - Placa Indicativa na Fundação de Arte de Ouro Preto (FAOP)

Figura 27 - Placa Indicativa na Casa de Gonzaga



Fonte: Acervo pessoal, 2026

Todas possuem um segundo idioma e estão localizadas em locais onde não atrapalham os pedestres, de forma a explicar um pouco da história de cada monumento apresentado.

Ao analisar as placas interpretativas que também estão presentes próximas a alguns monumentos, porém estão posicionadas no solo, sendo maiores que as placas anteriores e algumas com imagens dos lugares, é possível observar que a maioria delas se encontram desgastadas com o tempo e algumas até pichadas, o que torna a sua leitura prejudicada. Elas são as únicas fontes de informação de alguns monumentos, como a Igreja do Rosário ou a Igreja de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia, fazendo com que não esses locais não transmitam os dados de forma adequada, caso o turista esteja desacompanhado de um guia, como é possível observar nas imagens FIG.28 e FIG.29

Figura 28 - Placa indicativa na Igreja de Nossa Senhora das Mercês e Misericórdia

Figura 29 - Placa indicativa na Igreja do Rosário

Figura 30 - Placa indicativa na Igreja de Nossa Senhora da Conceição

Figura 31 - Placa indicativa na Igreja de São Francisco de Assis



Fonte: Acervo pessoal, 2026

Existe, também, uma placa interpretativa que está presente somente na Igreja de Nossa Senhora do Carmo, ao lado do Museu da Inconfidência. Ela contém dados sobre os horários e dias de funcionamento da igreja e do Museu do Oratório, localizado ao lado esquerdo do local, e as taxas de visitação. Ambas as informações contêm variações em inglês, para o público estrangeiro, como mostra na FIG.32.

Figura 32 - Placa indicativa na Igreja de Nossa Senhora do Carmo



Fonte: Acervo pessoal, 2026

Também é possível encontrar monumentos onde nenhuma das variantes apresentadas são encontradas, como a Igreja de São Francisco de Paula, localizada mais próxima ao Terminal Rodoviário. Não há nenhum informativo nos arredores explicando sobre a sua história e encontra-se fechado todos os dias da semana, de acordo com a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo (Prefeitura Municipal de Ouro Preto, [s.d.]). Dessa forma, uma das igrejas mais bonitas que compõem a paisagem da cidade histórica, acaba se tornando somente um monumento para tirar fotos.

Figura 33 - Igreja de São Francisco de Paula



Fonte: Acervo pessoal, 2026

3.2.3 Placas do Museu Aberto - Cidade Viva

Como dito anteriormente, o projeto Museu Aberto - Cidade Viva foi inaugurado no ano de 2005 (Prefeitura Municipal de Ouro Preto, [s.d.]), com o objetivo de registrar três séculos de história de diversos monumentos em pontos estratégicos da cidade. Ao analisar as placas implementadas nas ruas, há uma padronização entre a maioria dessas, em que existe uma informação sobre o edifício em português e um indicativo de que essa placa pertence ao Museu Aberto. Dessa forma, é possível observar que a maioria das placas pela cidade é feita do mesmo material e formato, mantendo uma padronização entre elas. No entanto, é possível encontrar algumas alternantes em alguns locais, como a placa da Rua São José, onde ela também possui informações em inglês, além de um texto um pouco maior em português, como mostra nas imagens abaixo:

Figura 34 - Placa do Museu Aberto - Cidade Viva em edifício histórico

Figura 35 - Placa do Museu Aberto - Cidade Viva em edifício histórico

Figura 36 - Placas do Museu Aberto - Cidade Viva na Rua São José



Fonte: Acervo pessoal, 2026

Após realizar uma análise das sinalizações nos bairros de Ouro Preto, foi feita a pesquisa que compara as informações, com o objetivo de descobrir se há uma certa padronização feita de forma correta pela prefeitura de Ouro Preto, de forma a atrair mais turistas para a cidade e facilitar as explorações pelas ruas locais.

3.3 Resultado da análise de campo

Para apresentar os resultados obtidos a partir da pesquisa de campo realizada na área demarcada do centro histórico de Ouro Preto, como mostra a FIG.2, os seguintes pontos foram levados em conta, como consta na metodologia deste trabalho: a falta de abrangência, quebra de continuidade, falta de padronização, erro de posicionamento, material inadequado e baixa legibilidade. Essa pesquisa foi aplicada somente as placas interpretativas e localidade, tendo em vista que as placas que contém conteúdo do Museu Aberto - Cidade Viva não possuem alterações ou desgastes, assim como são padronizadas. Dessa forma, este estudo não levará essas informações em conta.

3.3.1 Placas de confirmação de movimento

As placas de confirmação de movimento destinadas aos pedestres encontradas pelas áreas do centro histórico, apresentam certas deficiências em relação a alguns pontos. Ao analisarmos a abrangência das sinalizações, conforme os autores Brito e Magalhães (2021, p. 21), é importante não cometer o erro da “seleção de locais que não constituem um Sistema Referencial Turístico abrangente e representativo, deixando de proporcionar o pleno atendimento às necessidades de deslocamento dos turistas”.

Após observar os componentes das placas de confirmação de movimento pela cidade, foi possível notar que várias delas deixam de apontar lugares que estão nas proximidades, podendo causar confusão na hora de procurar por um atrativo turístico que possa estar próximo. Dessa forma, ao observar o gráfico abaixo das sinalizações analisadas pelas ruas, cerca de 80,6% das placas possuem uma falta de abrangência, o que mostra que a maior parte delas não possui informações suficientes para guiar os visitantes pelas ruas históricas.

Gráfico 1 - Proporção de Falta de Abrangência nas placas de Confirmação de Movimento



Fonte: Excel, 2026

Em relação à “falta de continuidade nas mensagens utilizadas na sinalização, dificultando a chegada ao destino” (Brito; Magalhães, 2021, p. 21), após a análise na pesquisa, foram registradas cerca de 40,6% de placas que quebram a continuidade dos caminhos até os atrativos. De acordo com Brito e Magalhães (2021, p. 24) as placas precisam “assegurar a continuidade das mensagens até atingir o destino pretendido, mantendo coerência nas informações.” Dessa maneira, cerca de 59,4% das sinalizações continuam pelos mesmos caminhos até os destinos indicados, sendo possível se orientar pelo centro histórico com mais facilidade entre certos monumentos.

Gráfico 2 - Proporção de Quebra de Continuidade nas placas de Confirmação de Movimento



Fonte: Excel, 2026

Ao observar a padronização das placas em Ouro Preto, essas possuem uma certa similaridade, ao serem feitas de metal, contendo os pictogramas e o nome do atrativo. Foi possível encontrar estilos diferentes de sinalizações nas ruas, portanto a observação foi realizada entre três padrões: padrão da cidade, placas confeccionadas pelos moradores e as

novas placas de sinalização implementadas pela prefeitura em 2025. Ao analisar os dados, é possível concluir que cerca de 28,1% das sinalizações foram confeccionadas pelos próprios donos de negócios, onde há a possibilidade de encontrar placas de madeiras, sinalizações em postes de luz, entre outros. Além das três placas novas posicionadas pela prefeitura, os outros 62,5% das sinalizações possuem uma certa padronização, aplicada pela própria cidade ao longo dos anos.

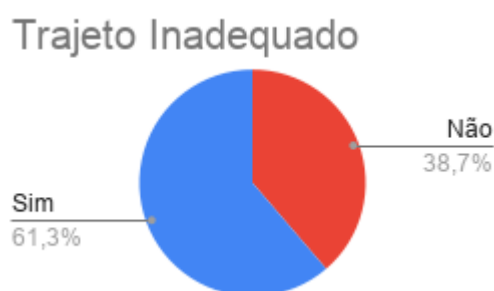
Gráfico 3 - Proporção de Falta de Padronização nas placas de Confirmação de Movimento



Fonte: Excel, 2026

As placas indicam o local onde os locais contidos nas placas sinalizativas apontam, fazendo com que o turista siga essas indicações. Porém há locais na cidade onde é possível encontrar sinalizações que não indicam o caminho adequado para chegar em um monumento, podendo causar confusão ao se guiar pelas ruas de Ouro Preto. Isso se deve a placas que estão entortadas ou que indicam lugares muito distantes do ponto, como uma placa que indica o caminho para “Belo Horizonte”, localizada no meio do Centro Histórico. Dessa forma, foi possível identificar cerca de 61,3% das placas que contêm erros ao indicar os caminhos sinalizados, podendo promover uma preocupação sobre esse tema em específico.

Gráfico 4 - Proporção de Trajeto Inadequado nas placas de Confirmação de Movimento



Fonte: Excel, 2026

Analisando o posicionamento das sinalizações pela cidade, é necessário atentar a “placas instaladas em locais que comprometem a visualização ou a segurança” (Brito; Magalhães, 2021, p. 22), para que nenhum turista sofra um acidente ou em locais onde não é possível visualizar as placas com facilidade, como atrás de árvores ou em esquinas onde não se pode ver de um dos lados. Cerca de 75% das sinalizações foram posicionadas de forma correta nas ruas, sem correr o risco de atrapalhar a locomoção dos pedestres e sendo visíveis aos turistas. Dessa forma, somente 25% possuem alguma deficiência nesse ponto, estando com a visão obstruída de alguma forma nas ruas.

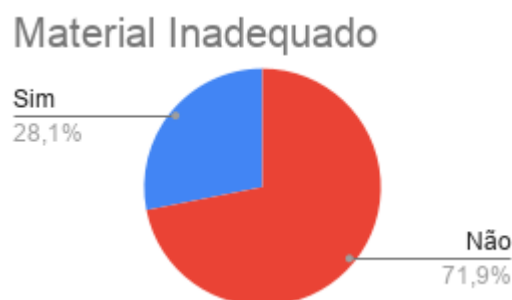
Gráfico 5 - Proporção de Erro de Posicionamento das placas de Confirmação de Movimento



Fonte: Excel, 2026

Como falado anteriormente, existem diferentes sinalizações que foram confeccionadas com materiais diferentes dos tradicionais, como madeiras ou as pinturas feitas em postes de luz. Dessa forma, podem-se contabilizar cerca de 28,1% das placas que não condizem com os padrões da cidade de Ouro Preto, sendo adicionadas ao ambiente como uma forma de direcionar os turistas aos seus próprios negócios, geralmente minas para visitação, de forma a atrair o público para os atrativos.

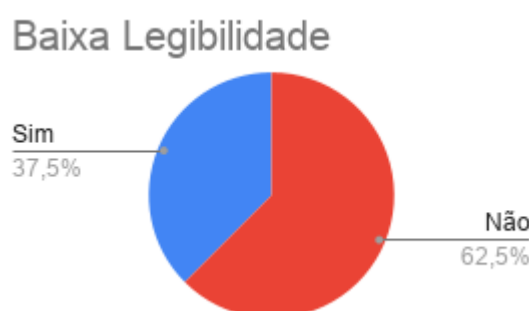
Gráfico 6 - Proporção de Material Inadequado das placas de Confirmação de Movimento



Fonte: Excel, 2026

Finalmente, a última categoria que deve ser considerada em relação às placas de confirmação de movimento é a “Baixa Legibilidade”, onde além de existir uma “adoção de formatos e tamanhos de letras e algarismos que não proporcionam legibilidade (Brito; Magalhães, 2021, p. 22), é importante considerar a degradação das sinalizações, com mudanças do tempo, placas tortas que não indicam o caminho correto e a obstrução de placas devido a alguma vegetação em abundância. Assim, foi possível observar que cerca de 37,5% das placas de confirmação de movimento possuem algum problema para a compreensão do público. Mesmo havendo uma porcentagem de 62,5% que transmite as informações de forma adequada, é necessário se atentar as placas que não cumprem a sua devida função.

Gráfico 7 - Proporção de Baixa Legibilidade das placas de Confirmação de Movimento



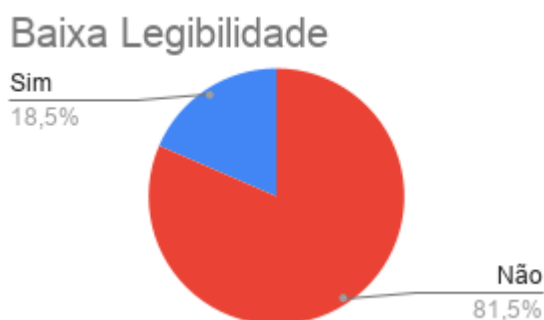
Fonte: Excel, 2026

3.3.2 Placas interpretativas

Ao verificar as placas que contêm valores informativos sobre os atrativos, voltadas principalmente aos visitantes, é possível atribuir somente três dessas categorias de análise, nas quais é possível verificar vários problemas envolvendo essa seleção de sinalização.

O primeiro deles envolve a “Baixa Legibilidade” dos textos, onde a deterioração ou a forma como foram posicionados podem prejudicar a visão. Muitas das placas mais antigas, normalmente posicionadas no chão, estão extremamente degradadas, de forma a impedir a leitura de qualquer maneira dos informativos apresentados. Após a análise, cerca de 18,5% das sinalizações informativas se encontram em um estado desgastado, não permitindo a leitura dos textos.

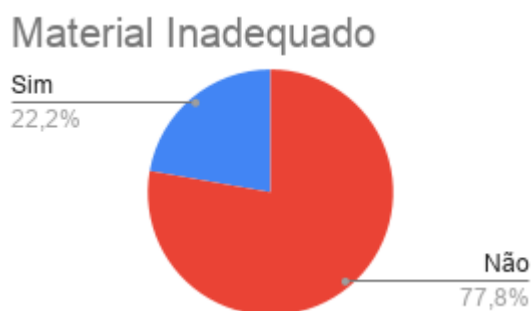
Gráfico 8 - Proporção de Baixa Legibilidade das placas Indicativas



Fonte: Excel, 2026

Em relação ao material utilizado para a confecção das placas informativas, existem algumas sinalizações pela cidade, que ao serem confeccionadas com materiais que não suportam as chuvas, o sol e o tempo em si, faz com que muitas delas acabem se deteriorando e causando uma baixa legibilidade, como mostra o GRAF.8. Segundo a análise, cerca de 22.2% das placas foram feitas com materiais inadequados, mostrando que apesar de serem confeccionadas em outro tipo de material, foram sinalizações que foram posicionadas por donos de negócios ou sinalizações mais antigas, que ainda não foram atualizadas para os padrões atuais.

Gráfico 9 - Proporção de Material Inadequado das placas Indicativas



Fonte: Excel, 2026

A última categoria a ser mencionada em relação às placas informativas em Ouro Preto é a “Falta de Padronização” das sinalizações. Essas podem ser encontradas em formatos diferentes, placas no chão, totens nas ruas, placas nas paredes, entre outros. A forma padrão de de informação são placas nas paredes com o mesmo formato e escrita. Ao observar o gráfico, cerca de 33.3% das placas indicativas não são padronizadas, em contrapartida 66,7% podem ser encontradas na forma estilizada para o centro histórico de Ouro Preto.

Gráfico 10 - Proporção de Falta de Padronização das placas Indicativas



Fonte: Excel, 2026

Figura 37 - Exemplos de placas Indicativas



Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística, 2021

RESULTADOS

Apesar de existir uma futura implementação de novos totens indicativos por parte da prefeitura, a acessibilidade de pessoas com deficiência e idosos devem ser levados em consideração, ao adaptar as placas com textos informativos. Seguindo o Guia Brasileiro de Sinalização Turística (Brito; Magalhães, 2021), existem cinco variações de sinalização com esse exato objetivo, podendo ser utilizadas para substituir as placas interpretativas deterioradas encontradas pela cidade.

Observando a imagem ao lado, é possível entender o formato em que podem ser construídas as sinalizações, de forma a serem intuitivas e serem de fácil identificação para o público visitante. De acordo com Brito e Magalhães (2021), elas são divididas das seguintes categorias:

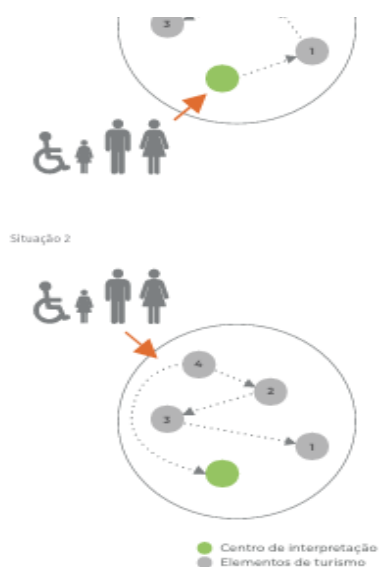
- **Placa Interpretativa Vertical:** contém ilustrações sobre o atrativo e apresentam informações, de modo a serem facilmente compreendidas e interpretadas;
- **Placa Interpretativa Pequena:** possui os mesmos elementos, porém em uma escala menor;
- **Placa Interpretativa de Mapas e Planos:** informa sobre contextos gerais da cidade, monumento ou o local em contextos regionais, culturais e históricos;

- **Placa Interpretativa de Mapas e Mirantes:** apresenta informações sobre a região, com fotos panorâmicas, mapas ou desenhos representativos da região;
- **Placa Interpretativa de Vegetação:** apresenta informações sobre a vegetação local, de forma a aproximar o turista da natureza ao redor da região.

Essas alternativas seriam ideais para a substituição de diversas placas interpretativas apresentadas anteriormente, ressignificando os roteiros realizados a pé e conectando-se mais com o turista de uma forma comunicacional relevante.

Com o objetivo de criar uma alternativa para o turista poder se locomover pela cidade sem a necessidade de guias ou mapas, há uma possibilidade de criar um Roteiro Turístico para Pedestres (RTP), com o objetivo de facilitar a visita na cidade para todos os públicos.

Figura 38 - Exemplificação do Centro de Interpretação



Fonte: Guia Brasileiro de Sinalização Turística, 2021

Para se realizar a implementação de um Roteiro Turístico para Pedestres (RTP), os autores Brito e Magalhães (2021) explicam sobre quais são os fatores necessários para se atentar, no momento de planejar um caminho para os turistas que pretendem visitar um local turístico a pé. Segundo os autores, mesmo que um turista chegue à cidade de carro, muitos decidem optar por realizar um passeio pela cidade a pé, então, o planejamento para um roteiro para pedestres se torna essencial em uma cidade que consegue desenvolver a prática turística a partir de um conceito.

Segundo o Guia Brasileiro de Sinalização Turística (2021), para se criar um projeto básico para posicionar as sinalizações corretamente, deve ser feito um estudo criterioso da cidade como um todo, afim de escolher locais estratégicos para o posicionamento de todas as placas necessárias para o desenvolvimento da atividade turística.

Uma alternativa interessante para adicionar à cidade é um Centro de Interpretação (CI), que será utilizado como um ponto de partida para compreender o conjunto turístico por completo, como mostra na FIG.38.

Dessa forma, o turista segue para o CI ou o acessa por um meio virtual, e partir desse momento escolhe qual caminho e quais atrações ele deseja seguir e conhecer, ou quando ele chega a um local aleatório e tem desejo de entender sobre a região em que se encontra. Nessas duas ocasiões, o objetivo é fazer com que o visitante seja instigado a querer conhecer o próximo ponto turístico.

Além de posicionar placas renovadas nos pontos turísticos, uma outra alternativa é o uso de dispositivos tecnológicos como um complemento das placas interpretativas. Dessa forma, o uso de *internet* se torna fundamental para sua apresentação, fazendo com que seja necessário colocar em pontos estratégicos “auxílio fundamental da *internet*, *beacons*, plataformas virtuais, orientação (navegação) por realidade aumentada, audioguias, entre outras” (Brito; Magalhães, 2021, p. 282)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, ao analisar os resultados das pesquisas realizadas no Centro Histórico de Ouro Preto, é possível reparar em estruturas de sinalização que ainda são consideradas antigas para os dias de hoje. Além de desgastadas com o tempo, muitas vezes somente o uso das placas acaba sendo insuficiente para uma pessoa que visitou a cidade pela primeira vez. E apesar de ser uma região turística, o bairro Alto da Cruz não foi levado em consideração nesta pesquisa, porque é uma região de acesso complexo para pessoas que estão caminhando a pé pela cidade, devido a distância do centro e de outros atrativos.

Até o momento, não há indicações de roteiros para se realizar sozinho ou informativos o suficiente para auxiliar os recém-chegados na cidade, que dependem de instruções para se locomover em um novo local. Segundo Pires (2017, p. 8):

O turista, em sua fuga do cotidiano e busca pela fruição, deve ser orientado por uma narrativa que possibilite dar sentido e significado à cultura material e aos costumes de diferentes épocas. Para alcançar esse objetivo, é necessário que a atividade turística tenha na sua essência a informação interpretativa e a historicidade das interpretações. É importante que a busca pela fruição seja geradora de questionamentos, de interrogações e de reflexões.

Dessa forma, deve existir uma forma de apresentar a história aos turistas que possa ser interpretada de maneira facilitada e intuitiva, podendo partir de roteiros previamente organizados nos principais pontos turísticos na cidade. Assim, além de criar roteiros padronizados, é possível inserir pontos importantes para a narrativa que a cidade deseja transmitir ao turista.

Após a análise realizada no Terminal Rodoviário, ponto de partida na visita em Ouro Preto, além de não possuir informações o suficiente para guiar os visitantes dentro do próprio estabelecimento, o local não oferece o auxílio necessário para os turistas, especialmente os estrangeiros que não falam o português. Essa questão ainda se torna um problema no turismo de Ouro Preto, onde contratar um guia que fale outro idioma se torna indispensável para conhecer os monumentos da cidade, visto que a maioria das placas de confirmação de movimento e interpretativas apresentam textos somente em português. Dessa forma, torna-se necessário utilizar meios alternativos para conseguir se locomover pelas ruas, como o uso de mapas físicos ou virtuais.

Com a iniciativa de implementar novas placas de sinalização realizada pela prefeitura, haverá os idiomas em português e inglês, como pode-se ver na FIG.15 e também a promessa de adicionar informações turísticas para serem escaneadas através de um *QR Code* nos próprios totens. Em contrapartida, ao se pensar na população idosa ou deficiente visual, essa ferramenta poderá ser pouco utilizada pela falta de conhecimento de equipamentos eletrônicos e por não ser uma opção acessível para essa parcela da população. Portanto, a substituição das placas interpretativas danificadas pelas padronizadas apresentadas no Guia Brasileiro de Sinalização Turística tornam-se necessárias. Além disso apesar de novas tecnologias serem utilizadas atualmente, como o uso de GPS e o uso de Inteligência Artificial para criar os próprios roteiros turísticos, ainda há uma certa dificuldade em seu manuseio, devido à falta de *internet* pública nas ruas principais para poder acessar o seu conteúdo. Assim, quando não se tem planos de contratação de um guia de turismo, ter um plano de celular com dados móveis se torna indispensável para não passar por situações complicadas ao caminhar pela cidade.

Dessa forma, atualmente ainda é necessário o uso de mapas virtuais ou físicos para facilitar o deslocamento entre as atrações, assim como o contrato de um guia especializado ou fazer um passeio de jardineira, que transporta os visitantes por um roteiro previamente elaborado pelas agências de turismo. Uma das estruturas principais que deve ser repensada é o Terminal Rodoviário de Ouro Preto, que mesmo sendo o primeiro local de contato de turistas com a cidade, precisa ter mais informações e a disponibilização de rotas e passeios que os visitantes possam procurar. Além disso, há uma grande necessidade de existir uma pessoa que trabalhe no balcão de informações no local e que fale ao menos um idioma estrangeiro, visto que muitos turistas internacionais chegam no Aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, e pegam um ônibus até a cidade de Ouro Preto. Algo a ser pensado para adicionar à rodoviária é

um Centro de Interpretação, como sendo o primeiro local de contato do turista com a cidade, se torna um bom local para se adicionar informações, junto ao balcão de informações turísticas que já existe no local.

Uma outra solução que deve ser pensada aos turistas que pretendem explorar o centro da cidade a pé é posicionar mais placas de sinalização que possuam continuidade entre si em mais de um caminho que leve a esse local, dessa forma facilitando a locomoção independente dos visitantes. Algo que deve ser levado em consideração é o poder de escolha que possa ser oferecido aos turistas, tornando-os independentes para optar por um passeio guiado por um profissional ou em uma jardineira, ou montado através de um roteiro próprio de viagem. Assim, é possível oferecer mais opções de roteiros que possam ser seguidos, segundo as expectativas de viagem de cada indivíduo.

Portanto, essa pesquisa pretende atrair a atenção dos profissionais de planejamento do turismo de Ouro Preto, indicando deficiências encontradas nas sinalizações nas ruas e visando a promover melhoras para o desenvolvimento turístico na cidade. Assim, esse estudo também tem como objetivo incentivar a realização de mais pesquisas a respeito desse tema, pois com um melhor entendimento da situação e a melhora de ferramentas básicas de sinalização podem atrair um público cada vez maior para a cidade, ao trazer uma experiência melhorada ao turista tornar a prática do turismo mais agradável, tanto para os visitantes quanto para os comerciantes e moradores locais.

REFERÊNCIAS

ASSUMPÇÃO, A. L.; CASTRAL, P. C. **Olhares sobre Ouro Preto: da patrimonialização ao cenário turístico.** Caderno Virtual de Turismo, [S. l.], v. 19, n. 1, 2019. DOI: 10.18472/cvt.19n1.2019.1354. Disponível em: <https://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/article/view/1354>. Acesso em: 15 jun. 2026.

AVIGHI, C. M. **Turismo e Comunicação: Estudo do Turismo na História da Comunicação no Século XIX.** Revista Turismo em Análise, São Paulo, Brasil, v. 3, n. 2, p. 22–33, 1992. DOI: 10.11606/issn.1984-4867.v3i2p22-33. Disponível em: <https://revistas.usp.br/rta/article/view/64154>. Acesso em: 21 ago. 2025.

BENI, M. C. **Gobalização do Turismo: comunicação e concorrência no mercado internacional.** Revista Turismo em Análise, São Paulo, Brasil, v. 7, n. 1, p. 62–70, 1996.

DOI: [10.11606/issn.1984-4867.v7i1p62-70](https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v7i1p62-70). Disponível em: <https://revistas.usp.br/rta/article/view/63259>. Acesso em: 20 jun. 2026.

BRITO, M.; MAGALHÃES, S. P. (org.). **Guia brasileiro de sinalização turística**. 2. ed. Brasília: Iphan, 2021. Disponível em: <https://bibliotecadigital.iphan.gov.br/items/065d5ab2-8976-4724-b147-8f7b58c7381d/full>. Acesso em: 15 jun. 2026.

CATSOSSA, L. A.; GONÇALVES, K. B. **Globalização, turismo e apropriação da natureza: um olhar geográfico sobre a produção do espaço turístico em Marracuene/Moçambique**. ENTRE-LUGAR, [S. l.], v. 12, n. 23, p. 273–309, 2021. DOI: 10.30612/el.v12i23.14804. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/entre-lugar/article/view/14804>. Acesso em: 24 ago. 2025.

CUNHA, V. L. da; CALDEIRA, A. B. **Refuncionalização: transformações na paisagem de Ouro Preto/MG**. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, Belo Horizonte, v. 24, n. 34, p. 180–217, 2017. DOI: 10.5752/P.2316-1752.2017v24n34p180-217. Disponível em: <https://periodicos.pucminas.br/Arquiteturaeurbanismo/article/view/16578>. Acesso em: 24 ago. 2025.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**. Contraposto, Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: <https://www.cisc.org.br/portal/jdownloads/DEBORD%20Guy/socespetaculo.pdf>. Acesso em: 23 ago. 2025.

MENICONI, Rodrigo Otávio de Marco. **A construção de uma cidade monumento: o caso de Ouro Preto**. Belo Horizonte: UFMG/Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1999. (Dissertação de Mestrado). Disponível em: <https://hdl.handle.net/1843/BUOS-8GCML9>. Acesso em: 02 jul. 2026.

MESQUITA, M. **Ouro Preto ganha sinalização turística com padrão internacional**. Prefeitura Municipal de Ouro Preto, Ouro Preto, 7 ago. 2025. Disponível em: <https://www.ouropreto.mg.gov.br/noticia/4983>. Acesso em: 2 out. 2025.

MOTTA, L. Ouro Preto: de Monumento Nacional a Patrimônio Mundial. “Salvemos Ouro Preto” A campanha em benefício de Ouro Preto 1949-1950, **Pesquisa e documentação do IPHAN**, Rio de Janeiro, 2008. Disponível

em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/SerPesDoc2_SalvemosOuroPreto_m.pdf. Acesso em: 22 ago. 2025.

NATAL, C. M. **Ouro Preto: a construção de uma cidade histórica, 1891- 1933**. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/387364>. DOI: <https://doi.org/10.47749/T/UNICAMP.2007.387364>. Acesso em: 23 ago. 2025.

NATAL, C. M. **Ouro Preto e as primeiras representações da cidade histórica**. URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 1–20, 2006. DOI: [10.20396/urbana.v1i1.8635117](https://doi.org/10.20396/urbana.v1i1.8635117). Disponível em: https://scholar.google.com/citations?view_op=view_citation&hl=pt-BR&user=Eh17xnkAAAAJ&citation_for_view=Eh17xnkAAAAJ:UeHWp8X0CEIC. Acesso em: 24 jan. 2026.

NASCIMENTO, F. de A. L. do; FRANÇA, R. S. de. Sinalização de Orientação Turística: Discussão, Normas, Proposições e Avaliação de sua Disposição: o caso de Currais Novos/RN. Revista Turismo - Visão e Ação - Eletrônica, Vol. 19 - n. 1 - jan.- abr. 2017, 2016. DOI: [10.14210/rtva.v18n2.p79-102](https://doi.org/10.14210/rtva.v18n2.p79-102). Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/2610/261056057005/>. Acesso em: 3 mar. 2026.

PIRES, M do C. **A 'Estrada Real' e a história do processo de construção de roteiros turísticos no estado de Minas Gerais, Brasil**. Revista Turydes: Turismo y Desarrollo, n. 23, p. 1-10, 2017. Disponível em: <http://www.eumed.net/rev/turydes/23/minas-gerais.html>. Acesso em: 1 jul. 2026.

PREFEITURA OURO PRETO, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, [s.d.]. **Cidade Museal - Nas Serras e No Interior**. Disponível em: <https://www.ouropreto.mg.gov.br/turismo/rota-item/12> . Acesso em: 5 jul. 2026.

PREFEITURA OURO PRETO, Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, [s.d.]. **Ordem Terceira dos Mínimos de São Francisco de Paula**. Disponível em: <https://www.ouropreto.mg.gov.br/turismo/atrativo-item/2716>. Acesso em: 8 jul. 2026.

SCATOLIN, K., SILVA, N. G., BARBOSA, T., & MONTEIRO, V. **Sinalização Turística Interpretativa e Indicativa: um Estudo de Caso do Centro Velho da cidade de São Paulo**. Monografia de graduação, Universidade Metodista de São Paulo, São Bernardo do Campo, SP, Brasil, 2006. Acesso em: 25 jun. 2026.

SILVA, J. A. S. **A localização das atividades turísticas no espaço: uma análise sob a perspectiva do desenvolvimento urbano-regional**. Revista de Desenvolvimento Econômico, Salvador: UNIFACS, ano VI, n. 9, p. 73–82, 2004. Disponível em: <https://revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/view/114>. Acesso em: 17 ago. 2025.

SILVA, B. M. M.; SILVA, L. M. da. **Geografia de Ouro Preto: o legado do ciclo do ouro para o lazer e o Turismo**. Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer – UFMG, v.25, n.4, Belo Horizonte, 2022. DOI: <https://doi.org/10.35699/2447-6218.2022.44559296>. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/licere/article/download/44559/36673/152118>. Acesso em: 22 ago. 2025.

SOARES, S. de J.; FONSECA, V. M. da. **Pesquisa científica: uma abordagem sobre a complementaridade do método qualitativo**. Quaestio - Revista de Estudos em Educação, Sorocaba, SP, v. 21, n. 3, 2019. DOI: [10.22483/2177-5796.2019v21n3p865-881](https://doi.org/10.22483/2177-5796.2019v21n3p865-881). Disponível em: <https://periodicos.uniso.br/quaestio/article/view/3363>. Acesso em: 5 jul. 2026.

SOUZA, M. E. A. de. **Sinalização turística e percepção do espaço geográfico**. Turismo – Visão e Ação, Ilhéus, Brasil, v. 8, n. 1, p. 165-176, 2006. Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/rtva/article/view/504>. Acesso em: 10 jul. 2025.

TEIXEIRA, S. dos S. **Experiência dos usuários/turistas no terminal rodoviário de Ouro Preto, Minas Gerais**. Monografia (Graduação em Turismo). Escola de Direito, Turismo e Museologia, Universidade Federal de Ouro Preto, Ouro Preto, 2025. Disponível em: <http://www.monografias.ufop.br/handle/35400000/7676>. Acesso em: 6 jul. 2026.

TIJUS, C.; BARCENILLA, J.; LAVALETTE, B.C.; MEUNIER, J. **The design, understanding and usage of pictograms**. Saint Denis/FR, 2007. DOI: 10.1163/9789004253254_003. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/254653333_The_design_understanding_and_usage_of_pictograms. Acesso em: 02 jul. 2026.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. Trad. Livia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1983. Disponível em: <https://fundacc.sp.gov.br/wp-content/uploads/2021/04/Espaco-e-lugar-a-perspectiva-da-experiencia-YI-FU-TUAN.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2025.

VELOSO, A. **Ouro Preto projeta 25 mil passageiros na rodoviária durante o final de ano**. Itatiaia, 24 dez. 2025. Capa. Disponível em: <https://www.itatiaia.com.br/ouopreto/ouro-preto-projeta-25-mil-passageiros-na-rodoviaria-durante-o-final-de-ano/>. Acesso em: 6 jul. 2026.