

# Redescobrimo Viana: sinalização de sítios históricos para promoção do Turismo Cultural

*Rediscovering Viana: wayfinding and signage system in historical sites to promote Cultural Tourism*

Mauro Pinheiro, Matheus Afonso Carneiro da Rocha

Sinalização, Wayfinding, História, Turismo Cultural

Este artigo discute o papel da sinalização para valorização da cultura e incentivo ao turismo, a partir do relato do desenvolvimento de um sistema de sinalização dos sítios históricos do município de Viana (ES). Apresenta os métodos e estratégias de *wayfinding* utilizados, a partir dos trabalhos desenvolvidos anteriormente pelo ProDesign Ufes, Laboratório de Projetos em Design do Departamento de Desenho Industrial da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Descreve as etapas de desenvolvimento do projeto, as questões de design da informação que orientaram a elaboração de mapas e a elaboração da identidade visual do projeto.

*Signage, Wayfinding, History, Cultural Tourism*

*This article discusses the role of signage in promoting tourism and cultural awareness, presenting a case study on the development of a signage system for historic sites in the municipality of Viana (ES). It describes the wayfinding strategies and design methods used, based on work previously developed by ProDesign Ufes. It describes the project's development stages, the information design issues that guided the creation of maps and the creation of the project's visual identity.*

## 1 Introdução

A história de uma cidade é importante para o conhecimento de sua formação e cultura. A valorização do patrimônio histórico-cultural é também um vetor para o desenvolvimento econômico, através da exploração do turismo cultural<sup>1</sup>. Como aponta o Ministério do Turismo, a cultura pode ser entendida como indutora de demanda turística, e o turismo como instrumento para a valorização, a preservação do patrimônio cultural e o desenvolvimento sustentável da própria atividade (Brasil, 2010). Hoje, o que muitas vezes resta dos tempos antigos são prédios históricos que se misturam com edificações de diferentes ciclos de urbanização, muitas vezes passando despercebidos pelos cidadãos e visitantes das cidades. Para facilitar a identificação e

---

<sup>1</sup> Turismo Cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico-cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura. (BRASIL, 2006).

locomoção de pessoas por esses ambientes, projetos de sinalização se tornam essenciais não só para conhecer sua história, mas para favorecer o turismo cultural.

O projeto Legible London é um exemplo de iniciativas deste tipo (Reising, 2009). Ele foi pensado para integrar os meios de transporte da cidade e permitir que turistas e moradores pudessem andar pelas ruas com autonomia, auxiliados por um sistema de sinalização que atendesse as necessidades comunicacionais e transmitisse a confiança que os transeuntes necessitavam. Da mesma forma, o projeto Rio a Pé foi desenvolvido para facilitar que turistas chegassem aos eventos olímpicos que aconteceram em 2016 no Rio de Janeiro, além de também possibilitar o direcionamento para os pontos turísticos e históricos da cidade.

**Figura 1** Placa do Sistema Legible London



**Figura 2** Placa do Sistema Rio a Pé



Outro exemplo, ainda mais próximo da realidade do presente artigo, é o projeto de Sinalização Turística Interpretativa de Vitória, desenvolvido pela Secretaria Municipal de Cultura. Vitória foi uma das primeiras cidades do Brasil a implementar uma sinalização seguindo o Guia do Ministério da Cultura. Abrangendo o centro histórico da cidade, busca identificar e contar a história dos prédios antigos, igrejas e praças da cidade, além de conter placas direcionais para facilitar a locomoção das pessoas entre os diferentes sítios históricos.

**Figuras 3 e 4** Placa Turística Interpretativa de Vitória.



Ambos os projetos utilizam algumas estratégias de *wayfinding*<sup>2</sup> em comum: a apresentação de estruturas / totens com mapas contextuais; o uso de placas direcionais indicando o caminho entre os pontos destacados nos mapas; placas identificadoras localizadas nos pontos turísticos. Os totens contém mapas combinando visões macro e micro, isto é, utilizam mapas com diferentes escalas, possibilitando uma visão geral da cidade e da área de abrangência total dos circuitos turísticos, e mapas mais localizados, com informações detalhadas do entorno do ponto no qual estão instalados. Em todos os exemplos apresentados, percebe-se a intenção de apresentar o conjunto de pontos de interesse turístico cultural, além de orientar o deslocamento dos pedestres pelas rotas constituídas entre os pontos destacados, a partir dos elementos do sistema de sinalização.

### **Contexto do projeto**

O projeto de sinalização aqui descrito parte de uma articulação entre a Secretaria Municipal de Cultura de Viana, o Instituto Federal do Espírito Santo e a Universidade Federal do Espírito Santo, através do ProDesign Ufes, com a intenção de potencializar o turismo cultural na região, abrangendo os sítios históricos do Centro de Viana, Araçatiba e Jucu.

A região de Viana combina monumentos histórico-culturais que evidenciam a contribuição de diferentes povos na formação do município. É notável a presença de elementos da cultura europeia, concentrados na região central de Viana – que se relacionam com a vinda dos primeiros imigrantes açorianos ao Espírito Santo, em 1813 – bem como elementos ligados às populações afro-brasileira e indígenas que habitaram a região. Percebe-se assim um potencial turístico a ser explorado, na perspectiva do turismo cultural. Visitas a sítios históricos nesta região – que evidenciam as influências açorianas, indígenas e africanas na construção do município – vêm sendo feitas desde 2017, no contexto do Curso Técnico em Logística Integrado ao Ensino Médio do Instituto Federal do Espírito Santo (Ifes), Campus Viana, em uma atividade organizada por docentes daquela instituição.

A identificação dos sítios históricos, a sistematização e sinalização dos caminhos que os interconectam, visa facilitar e potencializar o acesso às informações históricas dos monumentos existentes, de forma a possibilitar a comunicação não só para estudantes do Ifes mas a qualquer visitante, valorizando ainda mais esses locais, dada sua importância para a cultura local.

### **Metodologia**

A metodologia utilizada é baseada no trabalho desenvolvido desde 2013 pelo ProDesign Ufes, já aplicada anteriormente em projetos semelhantes como a sinalização dos campi da Ufes (Esteves et al., 2015; Pinheiro et al., 2015). Compreende as etapas de: levantamento de dados

---

<sup>2</sup> *Wayfinding* se refere ao conjunto de estratégias que utilizamos ao fazer a leitura do ambiente, que nos permitem ter um senso de orientação espacial. O conceito deriva dos estudos de Kevin Lynch (2011) sobre a imagem da cidade, sendo atualmente utilizado frequentemente no contexto de projetos de sinalização, englobando não somente o conjunto de placas e sinais, mas também as estratégias utilizadas nestes projetos para sistematizar as informações e favorecer a compreensão do espaço pelos seus usuários.

*in loco*, mapeamento do espaço; sistematização de rotas e caminhos; estabelecimento de tipologias de comunicação/sinalização; elaboração de plano de sinalização; elaboração de elementos textuais-pictóricos; design de elementos da sinalização; prototipação e testes; detalhamento técnico para produção; acompanhamento da produção e implantação. A participação de estudantes e docentes do curso de Design da Ufes, integrantes do ProDesign Ufes, se deu ao longo de todo o processo: a equipe participou do levantamento de dados no local (registros fotográfico, iconográfico, cartográfico), que compreende medições, pesquisa sobre os monumentos históricos do local junto à equipe docente do Ifes envolvida no projeto; mapeamento dos pontos de intervenção, para situação dos elementos de sinalização; elaboração do plano de sinalização; design dos elementos de sinalização (suportes, diagramas, elementos tipográficos, estabelecimento de hierarquia visual das informações); detalhamento do processo construtivo em projeto executivo; documentação do projeto ao longo do seu desenvolvimento. A equipe docente do Ifes participou das discussões para definição dos pontos da rota, assim como da elaboração da pesquisa e produção de conteúdo sobre os sítios. A avaliação do projeto será feita após a instalação da sinalização e uso pela população, principalmente no que se refere à compreensão das informações apresentadas, para o qual pretende-se aplicar questionários aos visitantes/usuários posteriormente às visitas.

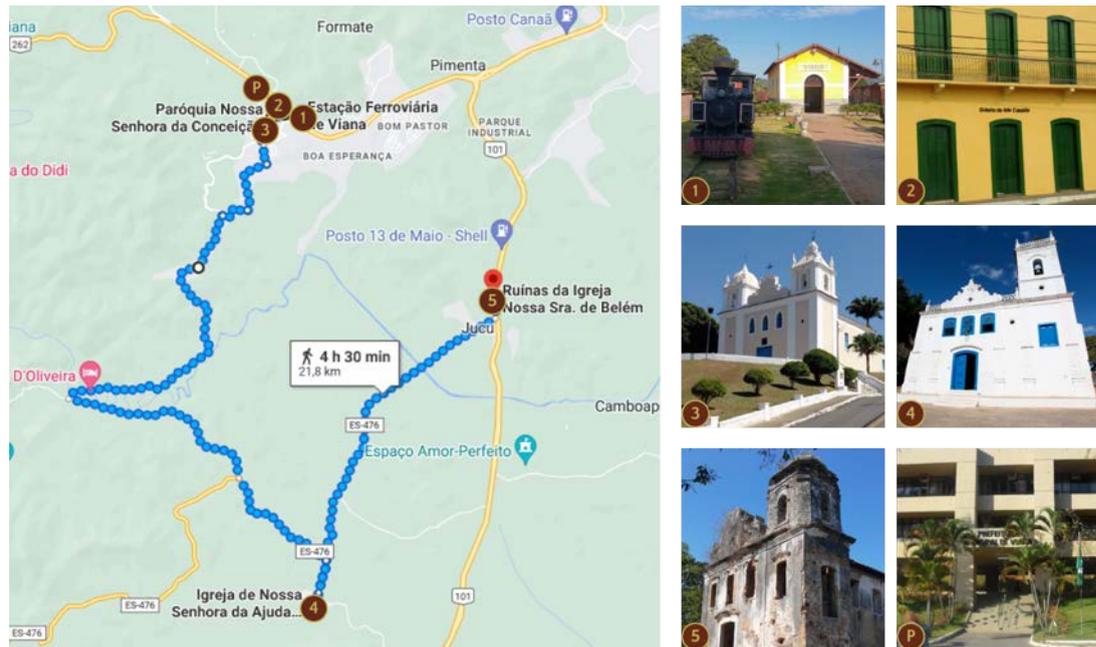
## 2 Levantamento de dados

A partir da rota da visita técnica realizada aos sítios históricos de Viana pelos alunos do Ifes de Viana, unimos as informações históricas, a rota realizada pelos estudantes, os caminhos comuns e aqueles que a Prefeitura Municipal gostaria de priorizar. Foram realizadas reuniões com a Secretaria Municipal de Cultura e Turismo (Secult) de Viana e com os professores de História e Geografia do Ifes, com o propósito alinhar as expectativas entre esses parceiros, definir os limites do projeto, e ainda discutir quais informações históricas e geográficas poderiam ser acrescentadas. Assim, entendeu-se que os elementos de sinalização deveriam não só identificar os sítios, mas também contar sua história e ainda de alguma forma localizar as pessoas no espaço, de modo que fosse possível compreender a relação espacial entre os diferentes pontos constituintes do circuito turístico que se desenhava.

### Definição e levantamento das rotas

Os sítios estão em três regiões diferentes do município de Viana e possuem algumas ruas e rodovias federais e estaduais que os integram. Por solicitação da Prefeitura, foi escolhida uma rota específica a ser valorizada, já que é onde acontecem eventos da cidade e alinhava-se com um projeto da Secult em andamento, de incentivo ao cicloturismo na região.

**Figura 5** Rota do Projeto de Sinalização (fotos e rota no mapa).



### 3 Mapeamento dos pontos de intervenção

Com a rota definida, iniciou-se a etapa de identificação dos pontos de intervenção, ou seja, onde seria necessário apresentar elementos direcionais para que as pessoas permanecessem no trajeto. Ao mesmo tempo, começou-se a desenhar o mapa dos bairros contemplados pelo roteiro, a fim de que o processo fosse mais dinâmico e imagético.

#### Desenho dos Mapas

Para desenhar os mapas, teve-se como base os princípios de *Wayfinding*, considerando que a imagem mental que criamos da cidade é sempre uma simplificação da realidade, isto é, armazenamos informações sobre o espaço de modo esquemático, registrando principalmente suas impressões essenciais – que Lynch (2011) sistematiza em caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos arquitetônicos. Assim, os contornos das ruas foram desenhados preferencialmente de maneira simplificada, para que as pessoas possam entender as direções básicas que devem tomar, bem como identificar os pontos principais que servem de marcos referenciais ao longo do caminho.

O desenho dos mapas teve uma intenção mais próxima da infografia, e menos cartográfica, as distâncias foram relativizadas a fim de se ter um entendimento facilitado pelas pessoas e para acomodar melhor as informações no espaço disponível. Um exemplo pode ser visto na Figura 6:

**Figura 6** Mapa de Viana Sede (processo de desenho e simplificação).

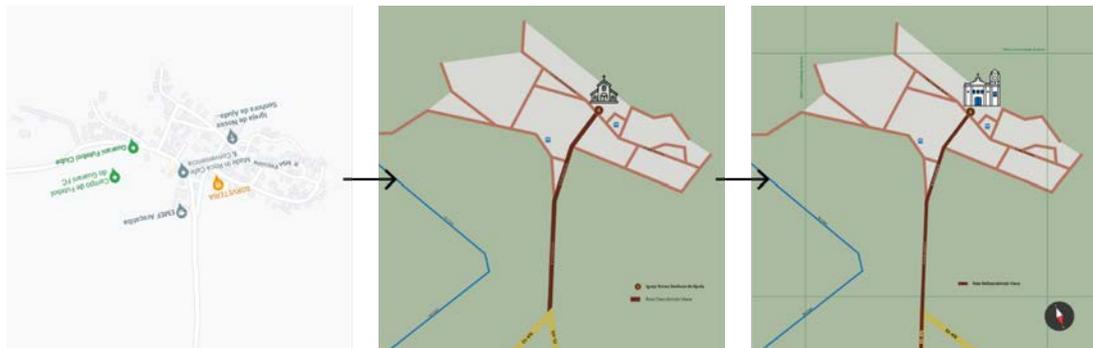


Ao desenhar uma rua de acesso ao bairro, inicialmente o traçado buscava se aproximar da geografia do lugar, o que criou um espaço vazio na parte esquerda do mapa. Ao entender que a representação do espaço poderia ser simplificada, diminuindo a distância entre esse acesso e as demais ruas do bairro, foi possível aumentar o desenho do mapa ocupando a mesma área da composição, dando maior destaque aos pontos e marcos de referência ao longo da rota.

Por outro lado, nos pontos onde havia rotatórias, o mapa usado como referência (do Google Maps) visualmente sugere apenas o entroncamento das ruas. Como as rotatórias são marcos visuais característicos que se destacam no espaço urbano, nos mapas propostos elas foram representadas de modo mais enfático, com círculos, para facilitar sua identificação por parte das pessoas.

Essa mesma abordagem, buscando equilibrar uma representação do espaço simplificada à sua forma essencial assim como destacar elementos característicos de fácil reconhecimento, foi aplicada nos mapas dos outros bairros, com a finalidade de causar a mesma sensação de familiaridade e facilidade de interpretação do espaço por parte dos usuários.

**Figura 7** Mapa de Araçatiba (processo de desenho e simplificação).



**Figura 8** Mapa de Jucu (processo de desenho e simplificação).



### Conteúdo e localização de Placas

Com as ruas representadas e os pontos de intervenção definidos, passou-se para o processo de definição do conteúdo das placas direcionais e históricas. Levou-se em consideração o método de se sair de um ponto geral e ir até um específico, por exemplo: para direcionar a pessoa a um sítio que fica em outro bairro, primeiro indicamos a direção do bairro, para em seguida, indicar a direção ao sítio específico dentro do bairro.

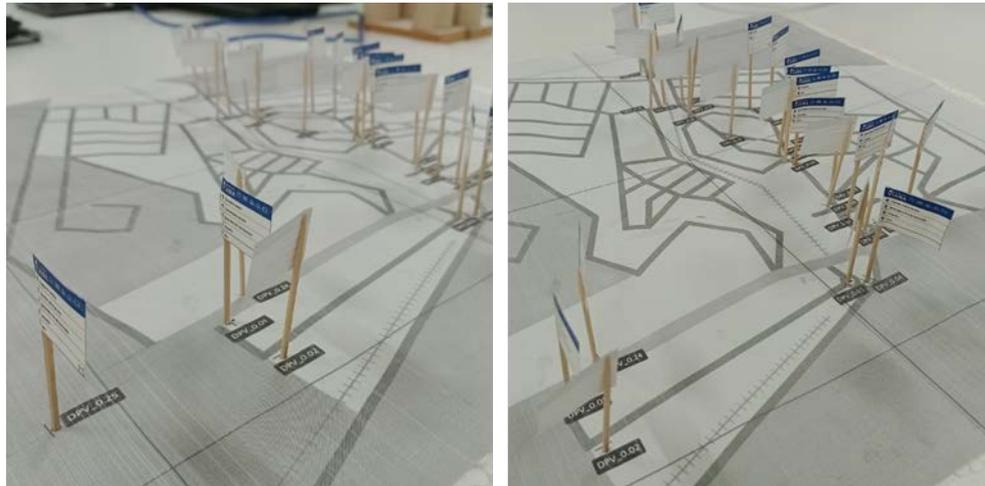
Figura 9 Trecho da tabela de conteúdo das placas direcionais de Viana Sede.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	CÓDIGO	FACE	SETA	TEXTO PRINCIPAL 1	SETA	TEXTO PRINCIPAL 2	SETA	TEXTO PRINCIPAL 3	SETA	TEXTO PRINCIPAL 4	SETA	TEXTO PRINCIPAL 5
2	DPV_0.01	FRENTE	<E>	Estação Ferroviária	<N>	Casarão Galeria de Arte	<N>	Igreja Matriz N S da Conceição	<N>	Araçatiba	<N>	Jucu
3	DPV_0.02	FRENTE	<O>	Estação Ferroviária	<O>	Casarão Galeria de Arte	<O>	Igreja Matriz N S da Conceição	<O>	Araçatiba	<O>	Jucu
4	DPV_0.03	FRENTE	<E>	Estação Ferroviária	<NO>	Casarão Galeria de Arte	<NO>	Igreja Matriz N S da Conceição	<NO>	Araçatiba	<NO>	Jucu
5	DPV_0.04	FRENTE	<N>	Estação Ferroviária								
6	DPV_0.05	FRENTE	<NO>	Casarão Galeria de Arte	<N>	Igreja Matriz N S da Conceição	<N>	Araçatiba	<N>	Jucu		
7	DPV_0.06	FRENTE	<NO>	Casarão Galeria de Arte	<E>	Igreja Matriz N S da Conceição	<E>	Araçatiba	<E>	Jucu		
8	DPV_0.07	FRENTE	<N>	Igreja Matriz N S da Conceição	<N>	Araçatiba	<N>	Jucu				
9	DPV_0.08	FRENTE	<N>	Casarão Galeria de Arte	<N>	Estação Ferroviária						
10	DPV_0.09	FRENTE	<E>	Igreja Matriz N S da Conceição	<NO>	Araçatiba	<NO>	Jucu				
11	DPV_0.10	FRENTE	<O>	Igreja Matriz N S da Conceição	<NE>	Casarão Galeria de Arte	<NE>	Estação Ferroviária				
12	DPV_0.11	FRENTE	<N>	Araçatiba	<N>	Jucu						
13	DPV_0.12	FRENTE	<N>	Igreja Matriz N S da Conceição	<N>	Casarão Galeria de Arte	<N>	Estação Ferroviária				
14	DPV_0.13	FRENTE	<E>	Igreja Matriz N S da Conceição	<E>	Casarão Galeria de Arte	<E>	Estação Ferroviária				
15	DPV_0.14	FRENTE	<N>	Araçatiba	<N>	Jucu						
16	DPV_0.15	FRENTE	<N>	Araçatiba	<N>	Jucu						
17	DPV_0.16	FRENTE	<O>	Araçatiba	<O>	Jucu						
18	DPV_0.17	FRENTE	<N>	Araçatiba	<N>	Jucu						
19	DPV_0.18	FRENTE	<N>	Igreja Matriz N S da Conceição	<N>	Casarão Galeria de Arte	<N>	Estação Ferroviária				
20	DPV_0.19	FRENTE	<N>	Igreja Matriz N S da Conceição	<N>	Casarão Galeria de Arte	<N>	Estação Ferroviária				
21	DPV_0.20	FRENTE	<N>	Igreja Matriz N S da Conceição	<N>	Casarão Galeria de Arte	<N>	Estação Ferroviária				
22	DPV_0.21	FRENTE	<E>	Araçatiba	<E>	Jucu						
23	DPV_0.22	FRENTE	<O>	Igreja Matriz N S da Conceição	<O>	Casarão Galeria de Arte	<O>	Estação Ferroviária				
24	DPV_0.23	FRENTE	<N>	Araçatiba	<N>	Jucu						
25	DPV_0.24	FRENTE	<N>	Igreja Matriz N S da Conceição	<N>	Casarão Galeria de Arte	<N>	Estação Ferroviária				
26	DPV_0.25	FRENTE	<O>	Estação Ferroviária	<O>	Casarão Galeria de Arte	<O>	Igreja Matriz N S da Conceição				
27	DPV_0.26	FRENTE	<N>	Estação Ferroviária	<N>	Casarão Galeria de Arte	<N>	Igreja Matriz N S da Conceição	<N>	Araçatiba	<N>	Jucu

Considerando que os elementos de sinalização direcional seriam instalados principalmente nas calçadas ao longo das vias de trânsito ou na beira das estradas, nas quais há pouco espaço para circulação de pessoas, definiu-se que as informações deveriam estar localizadas acima de 2m de altura, para obstruir minimamente as vias. Considerando ainda que as placas deveriam ser lidas não só por pedestres mas também por pessoas em veículos em movimento, definiu-se que as placas direcionais teriam no máximo cinco linhas de texto, para facilitar sua leitura. Dessa maneira, também foi possível propor tamanhos para as placas e realizar os testes de visualização com mockups. A partir do estudo das rotas e da definição dos pontos exatos de inserção de placas direcionais, definiu-se os conteúdos de cada placa, que foram organizados em tabelas como a apresentada na Figura 9.

Para verificar se as placas estavam indicando corretamente o trajeto, foi usado o método proposto por Esteves, Pinheiro e Carnielli (2015): o mapa foi impresso e fixado em superfície sobre a qual foram inseridas miniaturas das placas com os seus respectivos conteúdos (Figura 10). Esse sistema permite "navegar" pelo trajeto de maneira simples, sem perder a visão do todo. Com isso, foram feitos testes de trajetos para validar a localização das placas direcionais.

**Figura 10** Rota do Projeto de Sinalização (fotos e rota no mapa).



#### 4 Projeto de identidade visual e dos elementos de sinalização

A partir das reuniões com os participantes do projeto, a rota turística foi batizada de “Redescobrimdo Viana”. A Identidade Visual foi desenvolvida a partir de uma análise de elementos visuais que são comuns entre os sítios, buscando algo que remetesse aos seus aspectos históricos. Ao observar o estilo arquitetônico das construções, que são de períodos próximos entre si, procurou-se identificar componentes comuns. Contudo, o que se mostrou mais característico foram elementos construtivos diversos que possuíam entre si, e para representar essa diferença optamos por reproduzir os desenhos das janelas de cada sítio histórico. Dessa forma, o desenho esquemático das janelas ao mesmo tempo singulariza cada sítio, e dá unidade ao conjunto, constituindo a identidade visual.

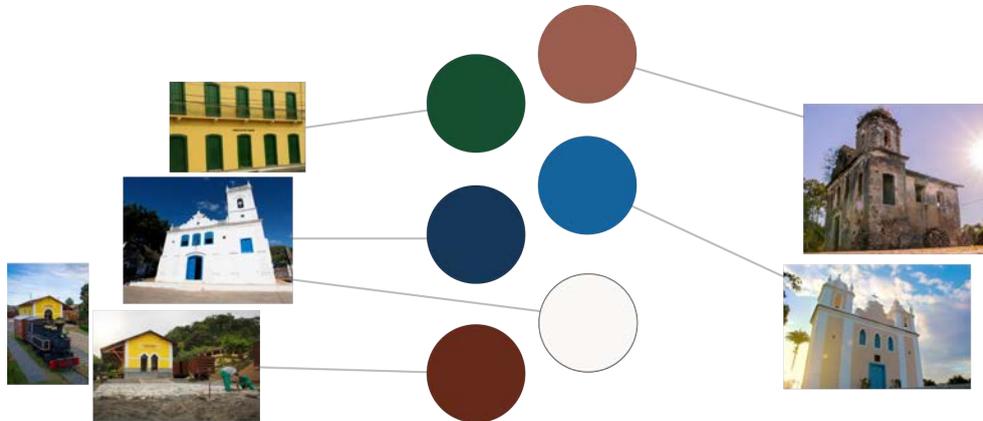
**Figura 11** Marca do Projeto de Sinalização (Variações da marca).



A partir de cores presentes nas fachadas e nos ambientes dos sítios, foi criada uma paleta de cores principais e auxiliares que pudessem ajudar na comunicação do sistema. As cores ao

mesmo tempo dão identidade ao conjunto e criam uma distinção visual nos elementos de sinalização, facilitando a percepção da segmentação da rota em regiões e a identificação de sítios arquitetônicos pertencentes a uma mesma região.

**Figura 12** Cores Principais e Auxiliares da marca.



**Figura 13** Regiões do Projeto de Sinalização (Divisão por cores).



## Elementos de Sinalização

Com a definição dos elementos gráficos e o funcionamento do sistema visual, foi possível pensar nos layouts de placas. Para as placas direcionais, considerando o espaço restrito das calçadas da cidade, optou-se por utilizar placas no modelo bandeira, enquanto que as Histórico-Identificadoras, que contém a explicação sobre o sítio histórico, foram projetadas com sua superfície a 45° para facilitar a visualização por parte de cadeirantes e crianças (Figuras 14 a 16).

**Figura 14** Visão Geral de Placas.



Figura 15 Layout das placas direcionais.

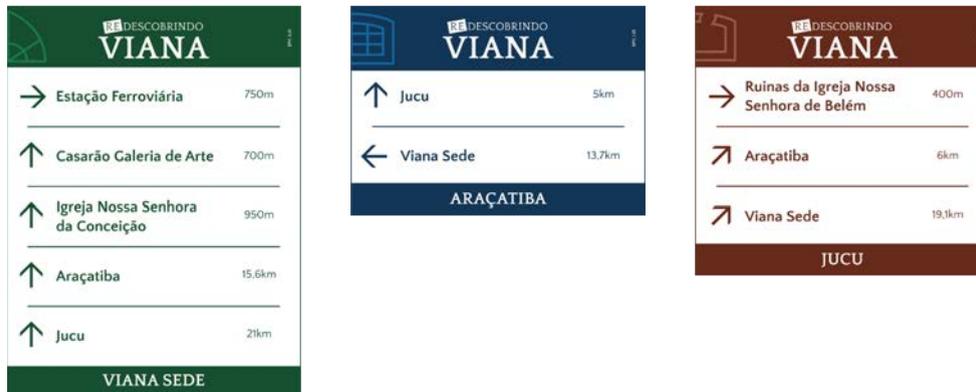


Figura 16 Simulação das placas direcionais ao longo das vias.



### Placas histórico-identificadoras

As placas histórico-identificadoras localizam-se junto às construções dos sítios históricos pertencentes ao circuito Redescobrimdo Viana. Cumprem a função de não só identificar o sítio, mas também apresentar sua história, a partir de textos e iconografia (ilustrações e fotografias).

Redescobrimdo Viana: sinalização de sítios históricos para promoção do Turismo Cultural. | Pinheiro, M., Rocha, Matheus A.

*Rediscovering Viana: wayfinding and signage system in historical sites to promote Cultural Tourism | Pinheiro, M., Rocha, Matheus A.*

O material textual ficou a cargo de estudantes e docentes do Ifes; as fotografias e ilustrações foram obtidas através de pesquisa documental realizada pelos autores em acervos online e locais, como o Arquivo Público do Estado do Espírito Santo, a Biblioteca do Instituto Jones dos Santos Neves e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O material iconográfico recebeu tratamento para adequá-lo aos processos de reprodução posterior – impressão digital em grande formato.

Além das informações históricas, as placas histórico-identificadoras apresentam mapas da região onde estão situadas, destacando a localização de cada ponto de visitação e os pontos de ônibus próximos, assim como um mapa em escala menor com toda a rota do circuito Redescobindo Viana. Apresentam ainda a relação de linhas de ônibus que circulam no local, e um QR Code que permite acessar o *site* do circuito Redescobindo Viana. Todos os mapas utilizam a mesma linguagem gráfica – paleta de cores, iconografia e tipografia. Os mapas foram desenhados em um grid modular, de modo que cada módulo corresponde à distância que pode ser percorrida a pé em aproximadamente cinco minutos. A composição de todo o conjunto procura deixar próximas informações afins – como os mapas e linhas de ônibus – de modo que a associação entre essas informações seja mais imediata. Com a perspectiva de inclusão de novos pontos ao circuito futuramente, considerou-se que o módulo com os mapas (módulo móvel) poderia ser substituído sem a necessidade de alterar o módulo principal (módulo fixo), que contém a parte textual e iconográfica de um ponto específico.

Figura 17 Layout dos módulos da placa histórico-identificadora.

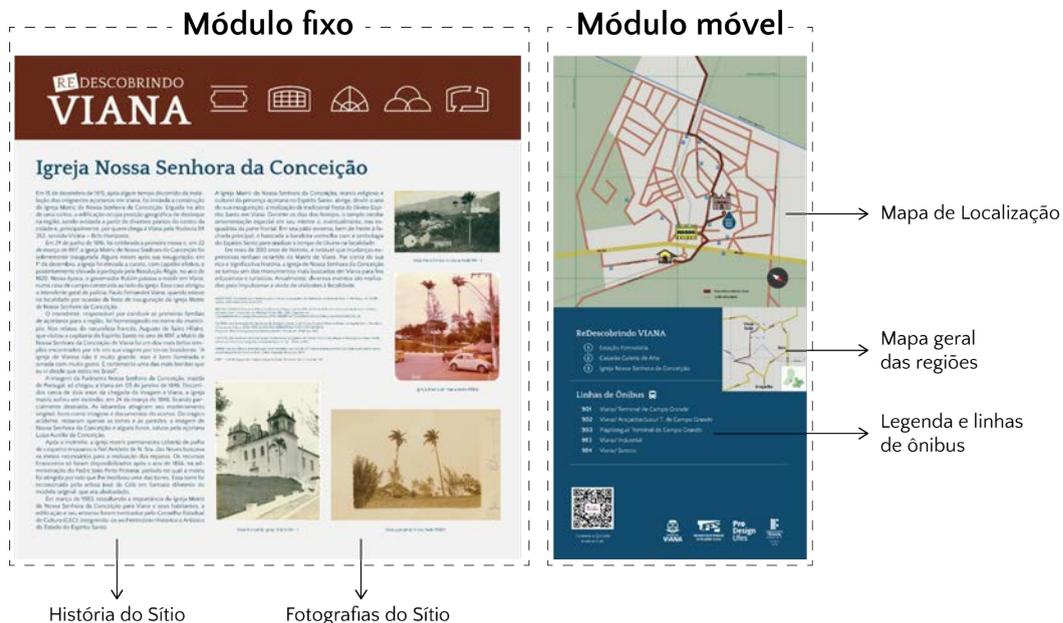


Figura 18 Simulação das placas Histórico-Identificadoras.



### Testes no local

Durante uma visita de estudantes do Ifes, foram feitos testes das placas histórico-identificadoras. Com três tamanhos definidos, foram produzidos *mockups* da placa com o conteúdo, a fim de verificar a adequação dos tamanhos para a leitura das informações, mas também a relação da placa com o ambiente no qual ela estaria inserida. Dessa forma, com ajuda dos estudantes, as placas foram posicionadas na altura e inclinação previstas e, ao mesmo tempo, um estudante era convidado a ler as informações e descrever suas sensações quanto a sua interpretação. No final, chegou-se a conclusão que o tamanho médio seria adequado, além de confirmar que a construção do *layout* atendia as necessidades do usuário quanto a sua localização e informação acerca do sítio.

**Figura 19** Teste de tamanho das placas Histórico-Identificadoras.



## 5 Considerações finais

A ideia de se projetar um sistema de sinalização para os sítios históricos de Viana partiu de um dos autores, morador da cidade, ao perceber a carência de informações sobre os sítios ao visitá-los, quando ainda era estudante do Ifes de Viana. A partir da pesquisa de projetos existentes com propostas semelhantes, foi possível propor um sistema de sinalização que não só cumpre o papel de prover informações sobre os sítios, como os organiza em um roteiro turístico cultural. Os métodos e estratégias de *wayfinding* sistematizados e utilizados anteriormente pelo ProDesign, foram de suma importância para a delimitação das rotas e indicação dos pontos de intervenção, bem como para definição de conteúdos das placas. Ademais, com o passar do projeto e das reuniões de alinhamento com os parceiros da Secult e do Ifes, o projeto foi se moldando às necessidades dos usuários que moram e visitam a cidade, tornando a proposta mais relevante.

Até a finalização deste artigo, o projeto já havia sido apresentado ao Prefeito de Viana, tendo sido aprovado, e encontra-se em fase de captação de recursos para sua produção. As próximas etapas são o detalhamento técnico, produção e implantação, seguido da avaliação dos resultados, com aplicação de questionários junto aos usuários.

## 6 Referências

- Brasil, Ministério do Turismo (2006). *Segmentação do Turismo: Marcos Conceituais*. Brasília: Ministério do Turismo.
- Brasil, Ministério do Turismo (2010). *Turismo Cultural: orientações básicas*. 3. ed.- Brasília: Ministério do Turismo. Disponível em:  
<https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/segmentacao-do-turismo/turismo-cultural-orientacoes-basicas.pdf>.
- Esteves, R., Pinheiro, M., & Carnielli, V. (2015). Maquetes e mapas de fluxo: ferramentas para o design da sinalização do Centro Universitário Norte do Espírito Santo (Ceunes-Ufes). *Anais do 7º Congresso Internacional de Design da Informação/Proceedings of the 7th Information Design International Conference* | CIDI 2015 [Blucher Design Proceedings, num.2, vol.2]. São Paulo: Blucher, p. 1083-1091. Disponível em:  
<https://www.proceedings.blucher.com.br/article-details/maquetes-e-mapas-de-fluxo-ferramentas-para-o-design-da-sinalizacao-do-centro-universitrio-norte-do-esprito-santo-ceunes-ufes-20285>.
- Gallina, G, Halpern, M. (2018). Navegando por ambientes construídos: A informação pela Arquitetura e Design. *Revista Brasileira de Design da Informação / Brazilian Journal of Information Design*, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 167 – 182.
- Lynch, K. *A imagem da cidade*. 3ª edição. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2011.
- Pinheiro, M., Gomes, R. E., & Ramos, M. R. S. (2015). Desenhe seu trajeto: visualização de dados sobre o uso do espaço e a participação de usuários no projeto de sinalização da Universidade Federal do Espírito Santo. *Revista Brasileira de Design da Informação /*
- Redescobrimdo Viana: sinalização de sítios históricos para promoção do Turismo Cultural. | Pinheiro, M., Rocha, Matheus A.  
*Rediscovering Viana: wayfinding and signage system in historical sites to promote Cultural Tourism* | Pinheiro, M., Rocha, Matheus A.

*Brazilian Journal of Information Design*, Rio de Janeiro, v. 12, n. 2, p. 194 – 208, out.  
Disponível em: <http://www.infodesign.org.br/infodesign/article/view/394/231>.

Prefeitura Municipal de Vitória (2012). Diretoria de Turismo da Companhia de Desenvolvimento de Vitória. *Sinalização Turística Interpretativa inaugurada em Vitória*. [S. l.], 22 dez.  
Disponível em:

<https://www.vitoria.es.gov.br/noticia/sinalizacao-turistica-interpretativa-inaugurada-em-vitoria-59>.

Reising, J. S.. Legible London. (2009). *segdDESIGN Magazine*. Washington, n. 26. Disponível em: <https://segd.org/legible-london>.

*Walk Rio: Intuitive pedestrian journeys in time for the Olympics* (2016). Applied. [S. l.].

Disponível em: <https://www.appliedinformation.group/projects/walk-rio>. Acesso em: 18 de maio de 2023.

### **Sobre os autores**

Mauro Pinheiro, Dr, UFES, Brasil, <mauro.pinheiro@ufes.br>

Matheus Afonso Carneiro da Rocha, UFES, Brasil, <matheus.a.rocha@edu.ufes.br>