



UNICAMP

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo

PRISCILA MACHADO MEIRELES

WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL
NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO:
fluxos visuais conectando pessoas e lugares

CAMPINAS

2024

PRISCILA MACHADO MEIRELES

**WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL
NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO:
fluxos visuais conectando pessoas e lugares**

Dissertação de Mestrado apresentada
a Faculdade de Engenharia Civil,
Arquitetura e Urbanismo da Unicamp,
para obtenção do título de Mestra em
Arquitetura, Tecnologia e Cidade, na área
de Arquitetura, Tecnologia e Cidade.

Orientadora: Profa. Dra. Núbia Bernardi.

Coorientadora: Profa. Dra. Doris Catharine Cornelie Knatz Kowaltowski.

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL
DEFENDIDA PELA ALUNA PRISCILA MACHADO MEIRELES E
ORIENTADA PELA PROFA. DRA. NÚBIA BERNARDI.

ASSINATURA DA ORIENTADORA

CAMPINAS
2024

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca da Área de Engenharia e Arquitetura
Rose Meire da Silva - CRB 8/5974

M478w Meireles, Priscila Machado, 1982-
Wayfinding e o design informacional no espaço público urbano : fluxos visuais conectando pessoas e lugares / Priscila Machado Meireles. – Campinas, SP : [s.n.], 2024.

Orientador: Núbia Bernardi.

Coorientador: Doris Catharine Cornélie Knatz Kowaltowski.

Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo.

1. Sinais e sinalização. 2. Pedestres. 3. Percepção espacial. 4. Acessibilidade. 5. Espaços públicos. I. Bernardi, Núbia, 1969-. II. Kowaltowski, Doris Catharine Cornélie Knatz, 1944-. III. Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo. IV. Título.

Informações Complementares

Título em outro idioma: Wayfinding and informational design in urban public space: : visual flows connecting people and places

Palavras-chave em inglês:

Signs and signage

Pedestrians

Spatial perception

Accessibility

Public spaces

Área de concentração: Arquitetura, Tecnologia e Cidade

Titulação: Mestra em Arquitetura, Tecnologia e Cidade

Banca examinadora:

Doris Catharine Cornélie Knatz Kowaltowski [Coorientador]

Evandro Ziggiatti Monteiro

Clíce de Toledo Sanjar Mazzilli

Data de defesa: 28-02-2024

Programa de Pós-Graduação: Arquitetura, Tecnologia e Cidade

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)

- ORCID do autor: <https://orcid.org/0009-0004-8657-7704>

- Currículo Lattes do autor: <http://lattes.cnpq.br/8742012760234897>

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
FACULDADE DE ENGENHARIA CIVIL, ARQUITETURA E URBANISMO

WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL
NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO:
fluxos visuais conectando pessoas e lugares

Priscila Machado Meireles

Dissertação de Mestrado aprovada pela Banca Examinadora, constituída por:

Profa. Dra. Doris Catharine Cornélie Knatz Kowaltowski
Presidente e Coorientadora / UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo

Prof. Dr. Evandro Ziggiatti Monteiro
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo

Profa. Dra. Clíce de Toledo Sanjar Mazzilli
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

A Ata da defesa com as respectivas assinaturas dos membros encontra-se no SIGA/
Sistema de Fluxo de Dissertação/Tese e na Secretaria do Programa da Unidade.

Campinas, 28 de fevereiro de 2024.

Para minha mãe,
Maria Lúcia Soares Meireles,
que sempre caminhou a meu lado
com passos firmes.

A todos que atentamente
perambulam pelas cidades.

AGRADECIMENTOS

À Profa. Dra. Núbia Bernardi pela confiança, aprendizados e incentivo constante durante o processo de orientação. Estendo os agradecimentos à Profa. Dra. Doris Kowaltowski pela acolhida e conhecimentos compartilhados de forma tão generosa.

Aos professores doutores Clice Mazzilli e Evandro Monteiro pelo aceite em contribuir com apontamentos e críticas valiosas durante as etapas de qualificação e defesa que, sobretudo, enriqueceram a pesquisa.

Aos amigos de longa data que sempre me inspiraram e acreditaram na minha trajetória, mesmo à distância, especialmente: Amanda Vieira, Cristina Alexandre, Elaine Pereira, Fernando Atique, Glacir Fricke, Marcus Massak, Marcos Correia, Pedro Paulino e Sônia Travassos.

Aos amigos arquitetos e urbanistas que me acompanharam pelos corredores das universidades, nos mais diversos diálogos e suportes: Ana Caprini, Beatriz Oliveira, Clara Helena Bianchi, Carlos Cenci, Carolina Khel, Décio Pradella, Didiana Prata, Elisa Muianga, Júlio Rodrigues, Roberta Smiderle, Tânia Cinquini e Viviane Alves.

Aos meus alunos e colegas do Curso de Arquitetura e Urbanismo na Universidade São Francisco, *campi* Itatiba e Campinas, que compartilharam a sala de aula e os aprendizados nestes últimos anos.

Agradeço a equipe da Diretoria de Turismo de Jundiaí, que prontamente forneceu informações fundamentais para construção da pesquisa, em especial a Marcela Moro e Gabriela Raffanti. À disponibilidade sempre atenciosa de Alexandre Torricelli e Ana Maria Boschi que tornaram o processo mais prazeroso junto a Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente. E aos demais membros das Secretarias de Cultura e do Patrimônio Histórico do município de Jundiaí.

A todos aqueles que se dispuseram a percorrer a Rota do Centro Histórico e contribuíram espontaneamente com suas percepções e apontamentos valiosos, possibilitando um olhar mais abrangente sobre a sinalização urbana.

Aos meus familiares que compreenderam os momentos de transição e crescimento durante essa caminhada, agradeço a convivência fraterna: Maria Lúcia, Edilson, Graziela, Vinicius, Miguel – Delamar e Brígida *in memoriam* – meus alicerces.

Meus sinceros agradecimentos.

“

*Las ciudades son libros
que se leen con los pies.*

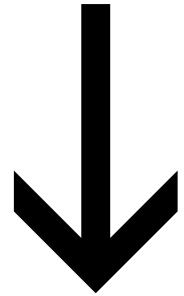
Quintín Cabrera

RESUMO

MEIRELES, Priscila Machado.

WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO:

fluxos visuais conectando pessoas e lugares. Faculdade de Engenharia Civil,
Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, 2024.



A organização de uma cidade, no âmbito prático, pode ser reconhecida pelas quatro funções básicas identificadas pela Carta de Atenas: habitação, trabalho, recreação e circulação. Atualmente, para desempenhar estas funções urbanas, os indivíduos percorrem distâncias cada vez maiores e que em sua maioria são realizados por veículos motorizados, o que diminui consideravelmente a possibilidade de se estabelecer vínculos visuais significativos durante os trajetos. Na descoberta de um ambiente urbano sob a escala do pedestre, a sinalização é parte preliminar na orientação da circulação de qualquer cidade. Quando inserido em espaços públicos urbanos, o design informacional – uma junção das linguagens verbal (letras e números) e não-verbal (pictogramas) – transforma-se em uma ferramenta acessível à população e permite novas formas de percepção, orientação e experimentações visuais. Compreender os elementos que compõem um sistema de sinalização orientativo aos pedestres, os aspectos visuais e suas estratégias de implementação, é uma das questões norteadoras desta pesquisa, que analisará parte da Rota do Centro Histórico implantada em Jundiaí. Os mapeamentos pretendem ampliar a investigação acerca de outros dispositivos tecnológicos como alternativas de orientabilidade, assim como detectar aspectos da paisagem que possivelmente auxiliem no deslocamento do usuário e seus fluxos. Por meio da análise visual, entrevistas e um estudo de campo, a pesquisa exploratória com abordagem qualitativa busca identificar possíveis conflitos, prever adequações e contribuir com diretrizes informativas capazes de orientar futuras estratégias de *wayfinding* em espaços públicos urbanos.

→ **Palavras-chave:**

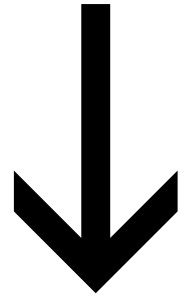
sinalização; pedestre; wayfinding; percepção espacial; orientabilidade.

ABSTRACT

MEIRELES, Priscila Machado.

WAYFINDING AND INFORMATIONAL DESIGN IN URBAN PUBLIC SPACE:

visual flows connecting people and places. Faculdade de Engenharia Civil,
Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, 2024.



The organization of a city, in practical terms, can be recognized by the four basic functions identified by the Charter of Athens: housing, work, recreation and circulation. Currently, to perform these urban functions, individuals travel increasingly greater distances, the majority of which are carried out by motorized vehicles, which considerably reduces the possibility of establishing significant visual links during their journeys. When discovering an urban environment at a pedestrian level, signage is a preliminary part of guiding circulation in any city. When inserted in urban public spaces, informational design – a combination of verbal (letters and numbers) and non-verbal (pictograms) languages – becomes a tool accessible to the population and allows new forms of perception, orientation and visual experiments. Understanding the elements that make up a signaling system to guide pedestrians, the visual aspects and their implementation strategies, is one of the guiding questions of this research, which will analyze part of the Historic Center Route implemented in Jundiaí. The mappings intend to expand the investigation about other technological devices as orientation alternatives, as well as detect aspects of the landscape that possibly assist in the user's movement and flows. Through visual analysis, interviews and a field study, exploratory research with a qualitative approach seeks to identify possible conflicts, predict adjustments and contribute with informative guidelines capable of guiding future wayfinding strategies in urban public spaces.

→ **Keywords:**

signage; pedestrian; wayfinding; spatial perception; orientability.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- FIGURA 1.** Infográfico do delineamento da pesquisa.
- FIGURA 2.** Diagrama de estrutura da dissertação.
- FIGURA 3.** Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável no Brasil em cumprimento à Agenda 2030.
- FIGURA 4.** Destaque ao Objetivo 11 da ONU Brasil, para cidades inclusivas.
- FIGURA 5.** Evolução dos conceitos de Design Gráfico Ambiental.
- FIGURA 6.** Campo multidisciplinar do Design de Sinalização.
- FIGURA 7.** Representação pictográfica do método de desenho *Isotype*, desenvolvido pelo designer Otto Neurath.
- FIGURA 8.** Pictogramas dos Jogos Olímpicos de Munique, do designer Otl Aicher.
- FIGURA 9.** Etapas do *Wayfinding*.
- FIGURA 10.** Timeline sintetizando alguns dos conceitos de *wayfinding* significativos na literatura.
- FIGURA 11.** Parâmetros para elementos de sinalização.
- FIGURA 12.** Pictogramas.
- FIGURA 13.** Marco de distância para rota pedestre.
- FIGURA 14.** Placa interpretativa vertical com base triangular.
- FIGURA 15.** Placa interpretativa pequena.
- FIGURA 16.** Placa indicativa de pedestres.
- FIGURA 17.** Placa indicativa para pedestres em detalhe, Siena.
- FIGURA 18.** Placa indicativa de pedestres com mapa e aplicativo em Siena.
- FIGURA 19.** Mapa do *Freedom Trail*, Boston (EUA).
- FIGURA 20.** Placa interpretativa fixada na fachada, Boston.

- FIGURA 21.** Detalhe da Rota no piso, em Boston.
- FIGURA 22.** Selo da Rota do *Freedom Trail* no piso, Boston.
- FIGURA 23.** Sistema de *wayfinding* integrado e conectado com os meios de transporte de Londres.
- FIGURA 24.** Placa de rua direcionada para pedestres.
- FIGURA 25.** Mapa impresso disponível no metrô.
- FIGURA 26.** Localização das placas em locais estratégicos.
- FIGURA 27.** Telas digitais garantem interatividade e conectam todo o sistema.
- FIGURA 28.** Selo de identificação da Rota Real nos imóveis em Paraty, RJ.
- FIGURA 29.** Totem da Estrada Real em Paraty.
- FIGURA 30.** Detalhe das informações disponíveis nos totens (na escala do ciclista e pedestre), em Paraty.
- FIGURA 31.** Placa interpretativa de região na Praça da Liberdade, São Paulo.
- FIGURA 32.** Selo de identificação integrada das Rotas Turísticas de Jundiaí.
- FIGURA 33.** Modelo de placa interpretativa e selo de identificação da Rota Turística do Centro Histórico (azul), durante o lançamento em 2018.
- FIGURA 34.** Localização do município e a área central; estimativa populacional; relação com o patrimônio.
- FIGURA 35.** Totem sinalizando a Rota do Centro Histórico na Praça Rui Barbosa.
- FIGURA 36.** Placa informativa na fachada do Teatro Polytheama.
- FIGURA 37.** Placa direcional com o selo indicativo da RCH na Av. dos Ferroviários.
- FIGURA 38.** Delineamento dos instrumentos metodológicos.
- FIGURA 39.** Mapa síntese dos elementos visuais.
- FIGURA 40.** Recorte do percurso com a localização estratégica dos pontos de apoio para o estudo de campo.
- FIGURA 41.** Localização da área central entre a estação ferroviária e o marco zero.

- FIGURA 42.** Selo de identificação visual da RCH.
- FIGURA 43.** Totem em detalhe, na escala do pedestre, localizado na Praça da Matriz.
- FIGURA 44.** Totem ilustrativo com os dados técnicos.
- FIGURA 45.** Totem localizado na Praça da Matriz.
- FIGURA 46.** Detalhe do totem da Praça da Bandeira.
- FIGURA 47.** Detalhe do totem na Av. 9 de julho.
- FIGURA 48.** Detalhe do totem na Vila Rio Branco.
- FIGURA 49.** Detalhe do totem na Praça Rui Barbosa.
- FIGURA 50.** Placa informativa em detalhe.
- FIGURA 51.** *QR Code* disponível nas placas informativas da RCH.
- FIGURA 52.** Placa informativa contendo dados técnicos.
- FIGURA 53.** Placa informativa desgastada na fachada da antiga Escola Paroquial.
- FIGURA 54.** Placa direcional localizada na Av. dos Ferroviários, alterada em meados de agosto.
- FIGURA 55.** Vista geral do Mapa Interativo Digital contemplando a Rota do Centro Histórico.
- FIGURA 56.** Legenda do Mapa Interativo Digital.
- FIGURA 57.** Mapa das 4 ruas que originaram a região central.
- FIGURA 58.** Silhuetas dos imóveis significativos que podem ser encontrados durante o percurso.
- FIGURA 59.** Mapa do percurso proposto para o Estudo de Campo.
- FIGURA 60.** Elementos identificados durante a Análise Visual.
- FIGURA 61.** Localização dos totens delimitando o território entre rios.
- FIGURA 62.** Sugestões ao Percurso Perceptivo para avaliação da RCH.
- FIGURA 63.** Locais estratégicos de distribuição do material impresso de divulgação

do Percurso Perceptivo.

- FIGURA 64.** Imagem de divulgação nas redes sociais com as datas do Percurso Perceptivo.
- FIGURA 65.** Imagem de divulgação nas redes sociais durante o mês de novembro, contendo o *QR Code* do Questionário Digital.
- FIGURA 66.** Mapa mental de uma participante que percorreu o trajeto entre os pontos A-B, no dia 11 de novembro de 2023.
- FIGURA 67.** Mapa mental de um participante que realizou o percurso perceptivo entre os pontos A-C, no dia 18 de novembro de 2023.
- FIGURA 68.** Mapa síntese da Análise Visual (Etapa 1).
- FIGURA 69.** Gráfico de gênero.
- FIGURA 70.** Gráfico de faixa etária.
- FIGURA 71.** Gráfico indicativo de deslocamento dos voluntários até o centro.
- FIGURA 72.** Gráfico com as informações que facilitam a orientabilidade dos pedestres.
- FIGURA 73.** Gráfico sobre a realização do percurso.
- FIGURA 74.** Gráfico de avaliação dos pedestres quanto a intuitividade da RCH.
- FIGURA 75.** Gráfico sobre os elementos de sinalização que facilitaram a compreensão da Rota.
- FIGURA 76.** Gráfico dos imóveis identificados pelos participantes.
- FIGURA 77.** Mapa com a localização dos imóveis identificados pelos participantes durante o percurso.
- FIGURA 78.** Gráfico relacionando gênero e intuitividade.
- FIGURA 79.** Gráfico relacionando informações de orientabilidade por gênero.
- FIGURA 80.** Gráfico relacionando informações de orientação por faixa etária.
- FIGURA 81.** Infográfico de diretrizes para projetos de *wayfinding*.
- FIGURA 82.** Sinalização para pedestres ou veículos? Praça dos Andradas.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1. Classificação dos Aspectos de Sinalização.

TABELA 2. Levantamento dos Pontos Turísticos da Rota do Centro Histórico.

TABELA 3. Caracterização dos elementos de sinalização da RCH.

TABELA 4. Síntese do Mapeamento Estratégico da Rota do Centro Histórico.

TABELA 5. Diretrizes Informativas para projetos de *wayfinding* em espaços públicos.

LINK. Mapa Interativo Digital.



LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACM	Deriva de <i>Aluminium Composite Material</i> , um material conhecido como alumínio composto
ADG	Associação dos Designers Gráficos
app	Aplicativo móvel, abreviado do inglês " <i>application</i> "
CAU/BR	Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil
CEP-CHS	Comitê de Ética em Pesquisa – Ciências Humanas e Sociais
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
CIT	Centro de Informações Turísticas
cm	centímetro – unidade de medida
COMPAC	Conselho Municipal do Patrimônio Artístico e Cultural de Jundiaí
COMTUR	Conselho Municipal de Turismo de Jundiaí
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa pelo Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
DU	Desenho Universal
FEPASA	Ferrovias Paulista S/A
IPHAN	Instituto de Patrimônio, Histórico e Artístico Nacional
IPPAC	Inventário de Proteção do Patrimônio Artístico e Cultural
km	quilômetro – unidade de medida
m	metro – unidade de medida
MEAC	Metodologia Ergonômica para o Ambiente Construído

NBR	Norma Brasileira
ONU	Organização das Nações Unidas
PcD	Pessoa com Deficiência
PMJ	Prefeitura Municipal de Jundiaí
PPPH	Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico
QR Code	Código QR ou " <i>Quick Response</i> " que significa resposta rápida
RCH	Rota do Centro Histórico
RMJ	Região Metropolitana de Jundiaí
RRT	Registro de Responsabilidade Técnica
SEDG	<i>Society for Experimental Graphic Design</i>
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

- IX **RESUMO**
- X **ABSTRACT**
- XI **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**
- XV **LISTA DE TABELAS**
- XVI **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

→ 22 **I. INTRODUÇÃO – PRIMEIROS PASSOS**

- 24 1.1. Justificativa
- 26 1.2. Objetivos
 - 26 1.2.1. Objetivo Principal
 - 26 1.2.2. Objetivos Específicos
- 27 1.3. A Estrutura da Dissertação

→ 31 **2. CONTEXTUALIZAÇÃO**

- 31 2.1. O Design de Informação e o Espaço Público
- 35 2.2. Sinalização, Normas Técnicas e Legislação
- 39 2.3. Elementos que compõe um Sistema de Sinalização
- 41 2.4. Sinais, Símbolos e Pictogramas
- 44 2.5. *Wayfinding*
- 49 2.6. Percepção Espacial e Orientabilidade
- 52 2.7. Projetos Referenciais em Sítios Históricos



→ 60 3. MATERIAIS E MÉTODOS

- 60 3.1. A Rota do Centro Histórico em Jundiaí
- 65 3.2. Instrumentos Metodológicos
 - 69 3.2.1. Etapa 1 – A Análise Visual
 - 70 3.2.2. Etapa 2 – O Mapeamento Estratégico
 - 71 3.2.3. Etapa 3 – O Estudo de Campo
- 74 3.3. Aspectos Éticos da Pesquisa

→ 77 4. DESENVOLVIMENTO E RESULTADOS

- 78 4.1. Análise Visual dos Elementos Gráficos
- 91 4.2. Mapeamento Estratégico da Implantação
 - 92 4.2.1. Considerações sobre a Implantação
 - 94 4.2.2. Considerações sobre o Projeto Gráfico
 - 95 4.2.3. Considerações sobre os Atrativos Turísticos
 - 96 4.2.4. Considerações sobre os Textos Históricos
 - 97 4.2.5. Considerações sobre o Patrimônio Histórico
- 97 4.3. Pré-teste do Percorso e Questionário
- 99 4.4. Percorso Perceptivo dos Fluxos
- 105 4.5. Percepções dos Caminhos Percorridos



→ 123 **5. DISCUSSÃO – CAMINHOS POSSÍVEIS**

→ 123 5.1. "Você está aqui"

→ 125 5.2. Considerações e Diretrizes

→ 131 5.3. Conclusão

→ 134 **REFERÊNCIAS**

→ 141 **APÊNDICES**

→ 141 Apêndice A – Pontos Turísticos da Rota do Centro Histórico

→ 145 Apêndice B – TCLE - Aos Responsáveis Técnicos

→ 148 Apêndice C – TCLE - Aos Pedestres

→ 151 Apêndice D – Entrevista 1 - Especialista Técnico - Implantação

→ 163 Apêndice E – Entrevista 2 - Especialista Técnico - Projeto Gráfico

→ 170 Apêndice F – Entrevista 3 - Especialista Técnico - Atrativos Históricos

→ 180 Apêndice G – Entrevista 4 - Especialista Técnico - Textos Históricos

→ 186 Apêndice H – Entrevista 5 - Especialista Técnico - Patrimônio

→ 193 Apêndice I – Questionário - Pedestres - Percurso Perceptivo

→ 200 Apêndice J – Folder de Divulgação - Percurso e Questionário Digital

→ 202 **ANEXOS**

→ 202 Anexo A – Parecer Consubstanciado do CEP

→ 208 Anexo B – Lei N. 9.100 de 28 de novembro de 2018

→ 210 Anexo C – Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico

→ 211 Anexo D – Projeto dos Totens das Rotas Turísticas (2018)

↘ INTRODUÇÃO

PRIMEIROS PASSOS

Justificativa

Objetivos

A Estrutura da Dissertação

“ O caminhar, mesmo não sendo a construção física de um espaço, implica uma transformação do lugar e dos seus significados. A presença física do homem num espaço não mapeado – e o variar das percepções que daí ele recebe ao atravessá-lo – é uma forma de transformação da paisagem que, embora não deixe sinais tangíveis, modifica culturalmente o significado do espaço e, consequentemente, o espaço em si, transformando-o em lugar. O caminhar produz lugares. Antes do neolítico, (...) a única arquitetura simbólica capaz de modificar o ambiente era o caminhar, uma ação que, simultaneamente, é ato perceptivo e ato criativo, que ao mesmo tempo é leitura e escrita do território.

Francesco Careri

1

INTRODUÇÃO – PRIMEIROS PASSOS

Caminhar e desvendar a história de uma cidade faz parte da trajetória de qualquer cidadão, principalmente quando se coloca na atividade de pedestre, com uma percepção espacial privilegiada de seu entorno imediato. De volta ao papel de morador, os trajetos cotidianos reforçam a relação de pertencimento para alguns, e muitas vezes de esquecimento para outros. É imprescindível manter viva a memória de uma cidade aproximando-a das novas gerações e permitindo (re)criar laços de identidade com o meio em que se vive.

É inegável que as relações de memória em grandes centros urbanos sofreram muitas modificações nos últimos anos. Expandidas pelas tecnologias digitais, o amplo uso de dispositivos móveis e o acesso à internet alteraram a maneira como as pessoas circulam e interagem nas cidades. As cartografias, em grande parte, foram pouco a pouco sendo substituídas pela utilização de mapas digitais e os *smartphones* são como uma espécie de mobiliário do imaginário (GREENFIELD, 2017).

Lendo a cidade como uma interface, a *urbe* tornou-se recentemente espaços de fluxos informacionais, que Castells (2002) atribui a uma nova forma urbana: “a cidade informacional”, a partir de uma série de transformações potencializadas pelas tecnologias, que prenunciam outras formas de interação com o espaço urbano. Com a popularização de novos meios de comunicação digital, o design de informação tem ganhado relevância na tentativa de tornar o mundo mais organizado e inteligível.

Como meio técnico informacional, a cidade possui elementos a serem desvendados cotidianamente. O design informacional pode operar como um organizador, com a função de mediação, de modo a permitir que a circulação seja mais efetiva e segura ao usuário. Santos (2015) salienta que a transformação de lugares ocorrerá também por meio da sinalização, através da ordenação espacial, cada vez mais presente a partir da união entre arquitetura e design de informação.

O design gráfico, que trabalha com a informação, seja por meio da linguagem (verbal), da imagem ou dos símbolos (não-verbal), desdobrou-se em vários caminhos, entre os quais a sinalização. Atualmente, uma das principais preocupações do design de sinalização em espaços públicos, tem sido evitar a sensação de estar perdido em um ambiente. Porém, esse efeito pode ser minimizado em espaços externos (ou paisagem), onde normalmente nos orientamos facilmente pelos marcos referenciais, como árvores, praças e monumentos.

A organização de uma cidade, no âmbito prático, pode ser reconhecida pelas quatro funções básicas identificadas pela Carta de Atenas¹: habitação, trabalho, recreação e circulação. Atualmente, para desempenhar estas funções urbanas, os indivíduos percorrem distâncias cada vez maiores, e que são, em sua maioria, realizados por veículos motorizados.

Ao constatar que, dia após dia, a população deixa de transitar a pé e cada vez menos percorre trajetos no próprio bairro, diminui-se consideravelmente a possibilidade de se estabelecer vínculos visuais significativos, causando implicações

1 A Carta de Atenas foi elaborada por um grupo internacional de arquitetos depois de uma série de congressos nos quais se discutiu como o paradigma da arquitetura moderna poderia responder aos problemas causados pelo rápido crescimento das cidades, causado, entre outros fatores, pela mecanização na produção e as mudanças no transporte. No IV Congresso do CIAM, este grupo de profissionais e visionários finalizou a Carta de Atenas, depois de haver analisado 33 cidades das mais diversas latitudes e climas no planeta. Portanto, suas observações e recomendações tinham um sentido bastante universal. Fonte: IRAZÁBAL, 2001.

no uso e expressividades cotidianas. Quando nos deslocamos de carro perdemos a oportunidade de vivenciar os detalhes dos locais por onde passamos e, ao contrário, quando privilegiamos os deslocamentos a pé temos uma relação diferente com os mesmos locais (GEHL, 2013). A relação entre caminhar e o espaço construído pelo homem é estabelecida por CARERI (2013, p.120) como uma “atividade de transformação simbólica do território”, pois além de caminhar e ver paisagens, trata-se de um instrumento estético e de intervenção urbana.

Diante da complexidade da cidade interativa, torna-se necessário entender como se organizam a quantidade de informações disponibilizadas para guiar os usuários que circulam pelas cidades contemporâneas.

1.1. JUSTIFICATIVA

Existem sinais claros de que os espaços urbanos possuem um novo e influente papel, fornecendo novos sentidos e significados à cidade como lugar de encontro, ou seja, as pessoas experimentam um contato direto entre elas e a sociedade da qual fazem parte. A oportunidade das pessoas em usar seus sentidos e interagir diretamente vem tornando-se extremamente atrativa, assim podem ver coisas por elas mesmas, experimentar, participar e possuir um sentido de comunidade (GEHL; GEMZOE, 2002).

Por contemplar diversos tipos de informações em acordo com a demanda espacial, as características mais importantes dos projetos de sinalização são a legibilidade e a veiculação de informações compreensíveis e que antecipem as necessidades de esclarecimento dos visitantes. De acordo com Uebele (2007), os projetos de sinalização que fornecem um sistema gráfico completo e eficiente são capazes de dar lugar a uma identidade, transformar a natureza das áreas que eles ocupam, e, claro, fornecer orientação.

A escolha do tema se deve à percepção de que a sinalização é parte preliminar na orientação da circulação na descoberta de um ambiente urbano. E como objeto de projeto, um sistema de sinalização pode ser desenvolvido tanto por Arquitetos e Urbanistas – enquanto equipamento urbano ou inserido em um ambiente construído; quanto por Designers Gráficos – com enfoque nas características cromáticas,

tipográficas e uso de símbolos; e, sobretudo, capaz de garantir acessibilidade universal aos usuários. Porém, tais aspectos são pouco explorados tanto no ambiente acadêmico multidisciplinar quanto no âmbito profissional.

Visando ampliar a discussão sobre o assunto, a pesquisa se debruça no sistema de sinalização orientativo aos pedestres, recém implantado no interior do estado de São Paulo, intitulado 'Rota do Centro Histórico' e localizado na região central de Jundiaí. Mantém a análise nos aspectos visuais e de implementação, além de ampliar a investigação acerca de outros dispositivos tecnológicos como alternativa de orientação espacial. Apesar de fazer parte de um conjunto de rotas turísticas inserida em um centro histórico, vale salientar que a pesquisa não aprofunda a discussão sobre os aspectos patrimoniais.

Optar pela região central como recorte prioritário faz sentido principalmente pelo número elevado de pedestres que por ali circulam diariamente, pela proximidade com a estação ferroviária² – um importante eixo de conexão com a capital paulista, e que possui diversas edificações históricas construídas em períodos distintos e, portanto, considerada uma área urbana com valores significativos na paisagem e na memória da cidade e seus visitantes. Além de outros fatores relevantes, destaca-se o espaço democrático do centro, uma vez que

a caminhabilidade está provavelmente naqueles lugares que concentram o melhor que uma cidade pode oferecer em uma área. Concentração, não dispersão, é o elixir da urbanidade. (...) O centro é a única parte da cidade que pertence a todos. Não importa onde você more; o centro também é seu. Investir no centro é a única forma, baseada em um local, de beneficiar a todos os cidadãos de uma só vez (SPECK, 2017, 225-226).

Ao aproximar-se da área central, cabe enfatizar a dimensão social do design, uma vez que os usuários são influenciados pela linguagem visual que se faz presente no cotidiano e na identidade das cidades. Gehl (2018) reforça a ideia de interação social em espaços públicos, onde a inter-relação entre a vida e espaço é essencial em todos

2 Importante elemento de conexão com a capital paulista, trata-se de um ramal da *São Paulo Railway* pertencente à Ferrovia Paulista (FEPASA). Primeira linha férrea do estado de São Paulo, implantada no final do século XIX, conectando Jundiaí ao porto de Santos para escoar a produção cafeeira. Atualmente funciona como transporte de passageiros da Linha 7 Rubi da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que se conecta até a estação do Brás, em São Paulo.

os seus aspectos. De acordo com o IPHAN (2001), a utilização de um sistema de sinalização, principalmente em áreas externas – de grande trânsito de público – pode ser considerada a forma mais democrática, e muitas vezes a mais eficiente, para transmitir as informações interpretadas.

A partir destes estudos, foram analisadas as estratégias de implantação para um sistema de sinalização significativo em ambientes urbanos, considerando os aspectos de orientação espacial, dos elementos gráficos e de legibilidade. Os mapeamentos permitiram compreender se o carácter intuitivo do *wayfinding*³ atua como um recurso capaz de orientar o usuário ao seu destino, seja através de um percurso orientado, pelos elementos visuais disponíveis ao longo do trajeto, ou através de outros recursos alternativos de orientação espacial, sejam eles tangíveis ou intangíveis.

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. OBJETIVO PRINCIPAL

O objetivo geral desta pesquisa é compreender o conjunto de elementos gráficos que compõem um sistema de sinalização direcionado a pedestres em área urbana e investigar se a rota orientativa é intuitiva ao público ou requer auxílio de outros dispositivos – tangíveis ou intangíveis – como aspectos da paisagem enquanto uma alternativa à orientação espacial dos usuários.

1.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Como objetivos específicos pretende-se:

→ detectar quais foram as estratégias de implementação do sistema de sinalização atualmente existente na região central de Jundiaí, denominada “Rota do Centro Histórico”;

3 Optou-se por manter o termo original *wayfinding* sem tradução, por não haver uma expressão única que seja capaz de definir o conjunto abrangente entre percepções e orientações espaciais que ocorrem durante o processo orientativo de deslocamento.

- analisar visualmente – por meio das informações textuais ou simbólicas – o projeto gráfico dos elementos de sinalização, especificamente quanto à legibilidade;
- compreender a relevância da rota enquanto equipamento de conexão com a estação ferroviária, que concentra o maior fluxo de transeuntes;
- identificar quais as possíveis contribuições do *wayfinding* para o design informacional em espaços públicos urbanos.

1.3.A ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Este **Capítulo introdutório** apresentou a motivação da pesquisa, abordando sucintamente o objeto do estudo, a justificativa e os objetivos a serem alcançados.

O **Capítulo 2** aprofunda a revisão da Literatura, contextualiza o design de informação e a relação com o espaço público, apontando os principais aspectos das legislações vigentes que abordam o tema da sinalização, discutindo paralelamente a interrelação profissional entre os campos da Arquitetura e do Design Gráfico. Na sequência, sintetiza os aspectos técnicos que envolvem os elementos visuais: sinais, símbolos e pictogramas. Aprofunda, especialmente, as premissas do *wayfinding* e da orientação espacial, tratados como essenciais na leitura urbana e compreensão dos usuários. E, sucintamente, destaca projetos de referência inseridos em sítios históricos, tratados aqui apenas como estudo de caso, mas que possibilitam uma maior compreensão dos sistemas de sinalização orientativos aos pedestres.

O **terceiro capítulo** apresenta o objeto de estudo – a Rota do Centro Histórico implantada no município de Jundiaí. Detalha os materiais e métodos que foram utilizados nas três etapas complementares e simultâneas: (1) a Análise Visual dos elementos gráficos, (2) o Mapeamento Estratégico do sistema de sinalização, e (3) o Estudo de Campo para realização do percurso perceptivo; além da definição dos grupos participantes, entre especialistas técnicos e pedestres. A Figura 1, a seguir, contempla o delineamento do estudo propositivo.

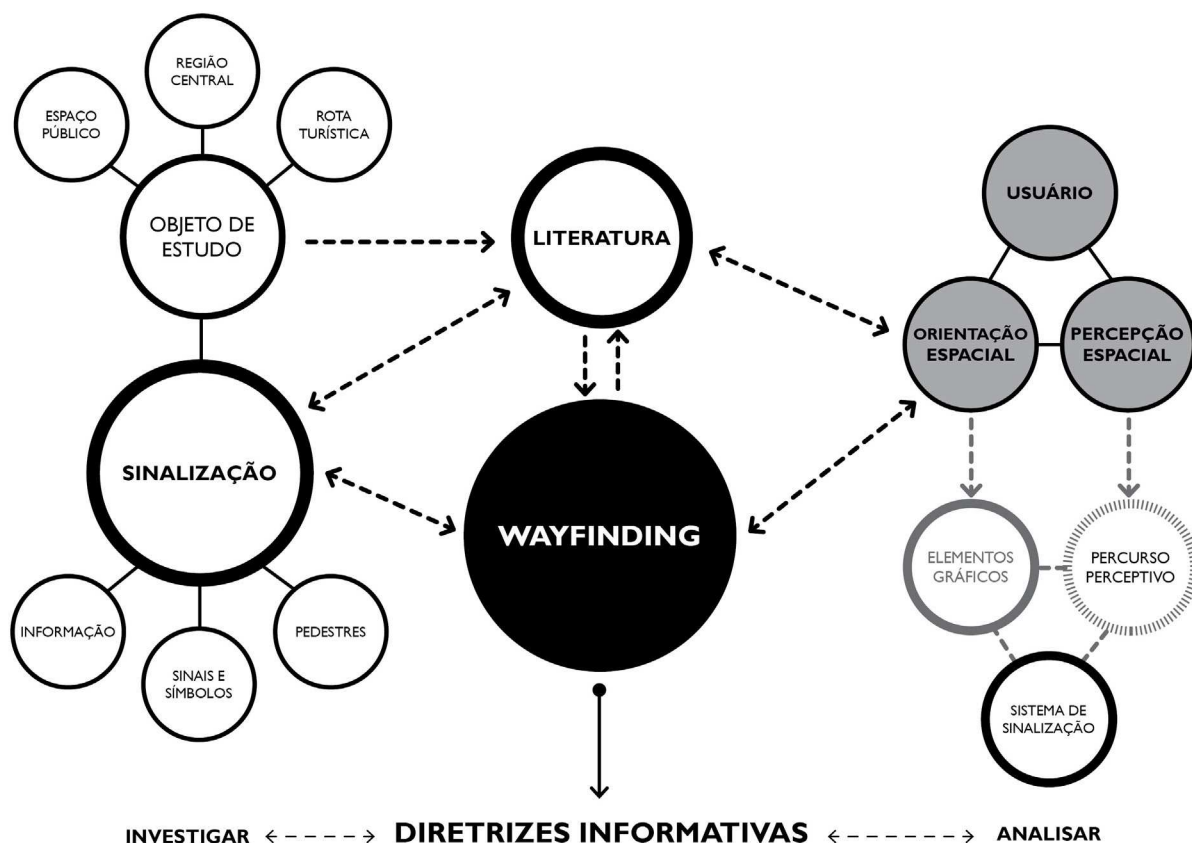


Figura 1. Infográfico do delineamento da pesquisa. Fonte: elaborado pela autora.

Sequencialmente são descritos os aspectos éticos da pesquisa, incluindo os documentos comprobatórios em sua totalidade no Anexo A e os respectivos termos complementares nos Apêndices B e C.

Todo o desenvolvimento e o detalhamento dos instrumentos aplicados, assim como os respectivos resultados e análises estão contemplados no **Capítulo 4**, sintetizando cada etapa: (1) o diagnóstico oriundo da análise visual dos elementos gráficos existentes, (2) o mapeamento estratégico da implantação do sistema de sinalização e (3) o processo avaliativo do percurso perceptivo aplicado durante o estudo de campo.

O **quinto e último Capítulo** traz os apontamentos conclusivos que visam ampliar as discussões sobre o *wayfinding* em espaços públicos, a partir das reflexões sobre possíveis desdobramentos desta pesquisa. Salienta, assim, algumas diretrizes que poderão tornar-se um ponto de partida para estruturar projetos futuros sob esse tema.

Por fim, são mencionadas as referências consultadas. E incluídos os apêndices e os anexos que complementam as informações produzidas e coletadas, respectivamente.

Toda essa estrutura da dissertação está representada pelo diagrama esquemático (Figura 2), conforme a numeração e o agrupamento temático dos capítulos.



Figura 2. Diagrama de estrutura da dissertação. Fonte: elaborado pela autora.

“

A cada instante, há mais do que o olho pode ver, mais do que o ouvido pode perceber, um cenário ou uma paisagem esperando para serem explorados. Nada é vivenciado em si mesmo, mas sempre em relação aos seus arredores, às sequências de elementos que a ele conduzem, à lembrança de experiências passadas.

Kevin Lynch



CONTEXTUALIZAÇÃO

O Design de Informação e o Espaço Público

Sinalização, Normas Técnicas e Legislação

Elementos que compõe um Sistema de Sinalização

Sinais, Símbolos e Pictogramas

Wayfinding

Percepção Espacial e Orientabilidade

Projetos Referenciais em Sítios Históricos

2

CONTEXTUALIZAÇÃO

Para compreender a importância da percepção espacial dos indivíduos que caminham pelas cidades brasileiras e a interrelação entre sinalização urbana e orientabilidade, primeiramente é preciso contextualizar os elementos que compõe o design informacional—seja no campo do design gráfico ou da arquitetura. E torna-se necessário ainda compreender a legislação vigente e avançar nos estudos de *wayfinding* em espaços públicos urbanos, ampliando a discussão acerca da acessibilidade.

2.1. O DESIGN DE INFORMAÇÃO E O ESPAÇO PÚBLICO

Segundo a Associação de Designers Gráficos – ADG, o termo design gráfico é utilizado para definir genericamente a atividade de planejamento e projeto relativos à linguagem visual, ou seja, a atividade que lida com a articulação de texto e imagem, podendo ser desenvolvida sobre os mais variados suportes e situações, entre eles projetos de sinalização (ASSOCIAÇÃO DOS DESIGNERS GRÁFICOS, 2012).

Um projeto de sinalização pode ser caracterizado pelo resultado da combinação de vários subsistemas: de informações: gráfico, físico/formal, construtivo, ambiental, de acessibilidade e segurança, normativo (VELHO, 2007 *apud* CARDOSO *et al.*, 2011). Justamente por essa convergência de informações é que se ressalta a importância da análise dos diversos aspectos, que contemplem as respectivas escalas de implantação.

O acesso à informação está contemplado nos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável apoiados pela Organização das Nações Unidas – ONU, em cumprimento à Agenda 2030 no Brasil (Figura 3). Especificamente quanto à sinalização, destaca-se o objetivo de número 11 (Figura 4), que envolve ‘Cidades e Comunidades Sustentáveis’, com capacidade para “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (NAÇÕES UNIDAS BRASIL, 2023). Além do objetivo 11.7 que vislumbra proporcionar até 2030

o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência. (NAÇÕES UNIDAS BRASIL, 2023 - grifo meu).



Figura 3. Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável no Brasil em cumprimento à Agenda 2030. Fonte: Nações Unidas Brasil.



Figura 4. Destaque ao Objetivo 11 da ONU Brasil, para cidades inclusivas. Fonte: Nações Unidas Brasil.

Segundo Bernardi (2007, p.33) o uso democrático do espaço engloba diferentes usuários e faz parte do conceito arquitetônico de Desenho Universal – DU, onde “todas as pessoas, de crianças a idosos, passando por quem possui limitações físicas, tenham condições igualitárias na qualidade de uso de uma casa ou de um ambiente construído, seja este interno ou no âmbito da cidade.”

Dentro dos conceitos de DU¹ ou princípios do Design Inclusivo mundialmente adotados – ambos centrados no ser humano e na sua diversidade – o design informacional pode ser classificado quanto ao ‘uso simples e intuitivo’ e principalmente na categoria de ‘informação de fácil percepção’ que preconiza o acesso à informação de diferentes modos, onde “a legibilidade da informação seja maximizada.” (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2020, p. 138). De acordo com a *Commission for Architecture and the Built Environment* no Reino Unido, deve ainda ser considerada compreensível, quando “todos sabem onde estão e podem localizar seu destino” (ADAPTIVE ENVIRONMENT CENTER).

Quanto aos segmentos de acessibilidade, a sinalização pode ser inserida na categoria de acessibilidade comunicacional, definida por Sasaki (2004 *apud* BERNARDI, 2007) como um dos segmentos que “visa eliminar barreiras na comunicação interpessoal, escrita ou virtual”. Inserir projetos de design informacional em espaços públicos, é, sobretudo, uma tarefa de design inclusivo, pois

alcançar uma acessibilidade urbana é essencial para a melhoria do ambiente e para a viabilidade econômica das cidades, contribuindo para o processo de construção da cidade sustentável, baseada no potencial de mutabilidade, adaptabilidade e criatividade no uso e tomada de decisões (BERNARDI, 2007, p.74).

Para Cambiagui (2007) um ambiente urbano deve possibilitar uma mobilidade sustentável aos usuários, com políticas que respeitem os interesses coletivos. A orientação em assentamentos urbanos deve assegurar a facilidade dos caminhos que conduzam diretamente aos lugares, sempre que possível, sinalizando os mobiliários urbanos ou possíveis obstáculos com piso tátil de alerta para pessoas com baixa visão ou deficiência visual, e adotando a escrita em braile em placas e avisos.

Como o percurso em um ambiente é percebido através de informações que o espaço oferece, sejam visuais, táteis ou sonoras, é possível afirmar que para garantir a orientabilidade do usuário a arquitetura e a sinalização são elementos indissociáveis (D’ABREU, BERNARDI, 2021).

1 Os 7 princípios do Desenho Universal (DU) definidos por Ron Mace na década de 1980 são: uso equitativo, uso flexível, uso simples e intuitivo, informação de fácil percepção, tolerância ao erro, baixo esforço físico, dimensão e espaço para aproximação e uso. Fonte: ADAPTIVE ENVIRONMENT CENTER; ABNT; CAMBIAGUI.

Dentro da esfera abrangente do design gráfico, o Design de Informação corresponde a área que busca a satisfação informacional de indivíduos ao utilizar produtos e serviços. Este processo envolve análise, planejamento, apresentação e compreensão de mensagens através do seu conteúdo, linguagem e forma. Através do design informacional é possível proporcionar todos os dados necessários para que o usuário realize uma tarefa na qual não está apto a realizar, compreendendo mensagens para o processo de tomada de decisão. Pode ainda, ampliar a gama de processos quando envolve o usuário e sua relação com o ambiente construído, também conhecido como Design Gráfico Ambiental.

Para a *Society for Environmental Graphic Design* – SEG, o Design Gráfico Ambiental abrange diferentes disciplinas, preocupadas com os aspectos visuais da sinalização, identidade e comunicação, informação e formação da ideia de lugar. De acordo com Hunt (*apud* SCHERER, 2012) há três áreas de abrangência do design gráfico ambiental (Figura 5), que demonstram a evolução dos conceitos: de sinalização, de ambientação (*placemaking*) e de design de interpretativo (*interpretative design*).

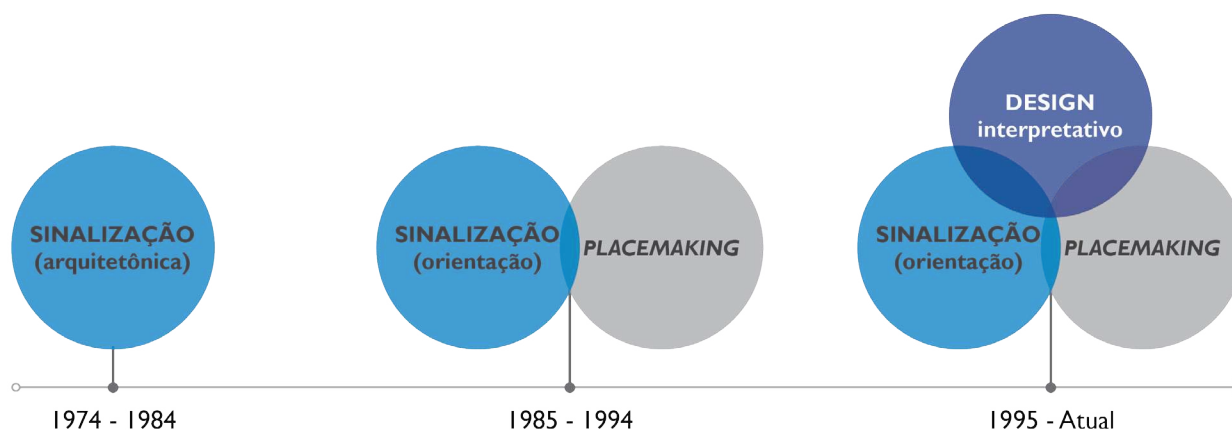


Figura 5. Evolução dos conceitos de Design Gráfico Ambiental.
Fonte: Elaborado pela autora, adaptado de HUNT (*apud* SCHERER, 2012).

Portanto, é possível afirmar que o design de sinalização é mais do que um projeto de comunicação para um ambiente, pois envolve a intersecção de múltiplas áreas de conhecimento (Figura 6). Por seu caráter abrangente, compreende a comunicação como uma ferramenta multissensorial, tornando os espaços mais acessíveis, com informações pertinentes ao uso, utilizando dados sobre o ambiente, o usuário, a forma e a informação (D'AGOSTINI, 2017).

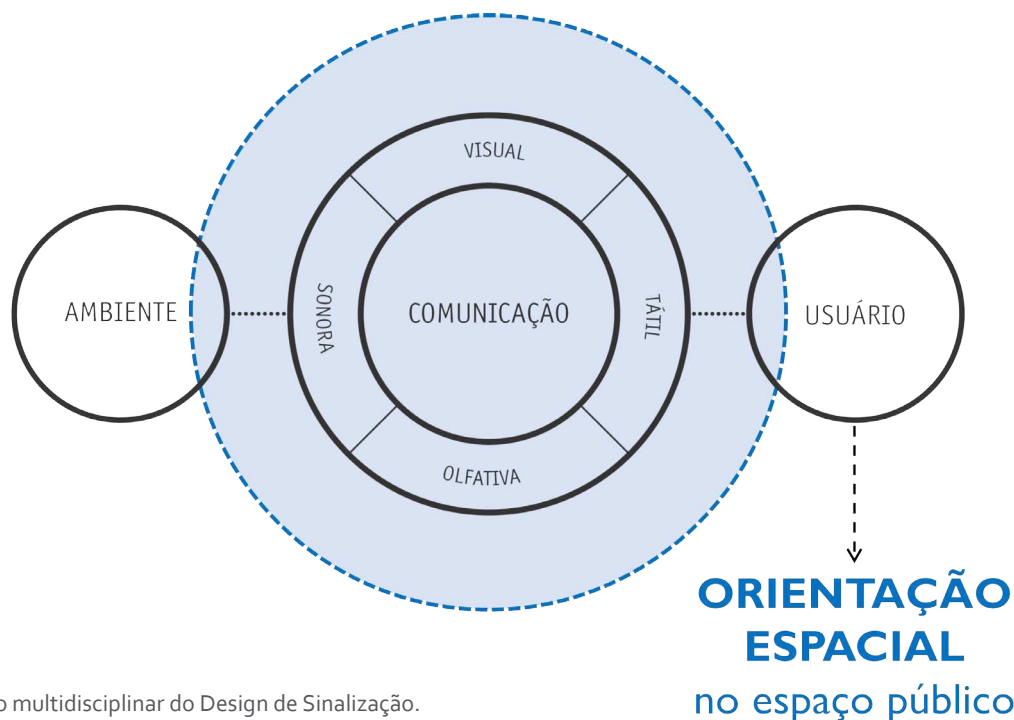


Figura 6. Campo multidisciplinar do Design de Sinalização.
Fonte: D'Agostini (2017), adaptado pela autora.

A interação pessoa-ambiente não ocorre somente através dos sentidos básicos, mas recebe influência de outros fatores individuais, como os aspectos culturais, sociais, de memória e personalidade. Como salientam Ferrer *et al.* (2022, p. 69), “a percepção se caracteriza como um processo dinâmico e multissensorial da interação pessoa-ambiente (...) em resposta a estímulos externos”. Essa tríade ‘usuário-ambiente-comunicação’ é imprescindível para compreender a orientação espacial do indivíduo, principalmente no ambiente urbano.

2.2. SINALIZAÇÃO, NORMAS TÉCNICAS E LEGISLAÇÃO

Considerando a sinalização urbana na escala do pedestre, o desenvolvimento de projetos nacionais consta das atribuições dos Arquitetos e Urbanistas e de Designers Gráficos. O Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil – CAU/BR – na Resolução n. 21, de 5 de abril de 2012, dispõe sobre as atividades e atribuições profissionais e especificamente no Artigo 3 menciona algumas possibilidades de Registro de Responsabilidade Técnica – RRT: “projeto de comunicação visual para edificações; projeto de mobiliário urbano; projeto de comunicação visual urbanística” (CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO BRASIL, 2012, s.n.).

Por sua vez, a Associação dos Designers Gráficos – ADG – através do Código de Ética Profissional, estabelece de maneira mais abrangente no Artigo 3, que o Designer Gráfico “visará sempre contribuir para o desenvolvimento do país, procurando aperfeiçoar a qualidade das mensagens visuais e do ambiente brasileiro” (ASSOCIAÇÃO DOS DESIGNERS GRÁFICOS, 2005, s.n.). Vale destacar que os estudos desenvolvidos se debruçaram prioritariamente nos sinais de localização, que a ADG BRASIL (2012, p. 176) define como “o conjunto de placas e totens de identificação localizados em ambiente aberto”.

Segundo a SEGD, as principais funções da sinalização, são: (1) ajudar os usuários a entender o espaço, identificando, orientando e informando; (2) realçar visualmente o ambiente; e (3) proporcionar segurança às pessoas. Dentro do campo do design, talvez a sinalização seja um tema de vocação social, que por essência mantém o foco

na missão de transmitir, ou antes, assegurar, estabilidade e tranquilidade de percurso, deslocamento e controle do ambiente pelo usuário, ou seja, (...) **a sinalização se destina a um serviço direto junto ao usuário do espaço** (SALGADO, 2013, p.50, grifo meu).

Numa perspectiva histórica, Follis e Hammer (1979 *apud* SCHERER, 2012), dentro dos preceitos de um design funcionalista, mencionam apenas três funções da sinalização, basicamente: identificar, direcionar e advertir. No Brasil, a definição de sinalização está contemplada no capítulo 5 da Norma Brasileira de “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos” – NBR-9050 de 2020, afirmando que

as informações devem ser completas, precisas e claras. Devem ser dispostas segundo o princípio dos dois sentidos (...) Podem ser transmitidas por meio de sinalizações visuais, táteis e sonoras. A sinalização deve ser autoexplicativa, perceptível e legível para todos, inclusive às pessoas com deficiência, e deve ser disposta conforme [os itens: localização, altura, diagramação e contraste]. Recomenda-se que as informações com textos sejam complementadas com os símbolos. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2020, p.32).

Recomenda, ainda, que os equipamentos urbanos atendam aos princípios do DU e estabelece as condições de informação e sinalização para garantir uma adequada orientação aos usuários. Sobretudo, aponta os aspectos gerais e possíveis aplicações de acordo com a classificação de subcategorias (Tabela 1), que podem ser utilizadas individualmente ou de forma combinada.

INFORMAÇÃO	• localização: sinais que orientam para a localização de um determinado elemento em um espaço. • advertência: têm a propriedade de alerta prévio a uma instrução. • instrução: capaz de instruir uma ação de forma positiva e afirmativa.
CATEGORIA	• informativa: identifica os diferentes ambientes ou elementos de um espaço ou de uma edificação. • direcional*: indica direção de um percurso ou a distribuição de elementos de um espaço/edificação. • emergência: indica as rotas de fuga e saídas de emergência das edificações, dos espaços e do ambiente urbano, ou ainda para alertar quando há um perigo.
INSTALAÇÃO	• permanente: utilizada nas áreas e espaços cuja função já está definida. • temporária: indica informações provisórias ou que podem ser alteradas periodicamente.
TIPOS	• visual: composta por mensagens de textos, contrastes, símbolos e figuras. • sonora: um conjunto de sons que permitem a compreensão pela audição. • tátil: contém informações em relevo, como textos, símbolos e <i>Braille</i>.

* Na forma visual, associa setas indicativas de direção a textos, figuras ou símbolos. Na forma tátil, utiliza recursos como linha guia ou piso tátil. Na forma sonora, utiliza recursos de áudio para explanação de direcionamentos e segurança, como em alarmes e rotas de fuga.

Tabela 1. Classificação e Aspectos de Sinalização. Fonte: elaborado pela autora, a partir da ABNT-NBR 9050:2020.

Para que a sinalização seja uma ferramenta inclusiva, recomenda-se que os elementos visuais estejam dispostos em locais acessíveis, de tal forma que possam ser compreendidos por todos, considerando a instalação a uma altura que favoreça a legibilidade da informação e, portanto, atenda às pessoas sentadas, em pé ou caminhando (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2020).

Considerando as questões de orientabilidade, é imprescindível que as informações sejam fixadas onde haja tomadas de decisões, com uma sequência lógica de direcionamentos, desde o ponto de partida até o destino, e vice-versa. E sempre que houver a possibilidade de alteração de direção, pode haver repetição dos elementos visuais em trechos sequenciais.

Quanto aos aspectos gráficos e diagramação, os textos orientativos devem ser objetivos, atualizados e enfatizar a sequência de ações ao usuário, evitando o excesso de informações conflitantes. Informações visuais devem ter um cuidado com legibilidade, para que sejam perceptíveis por pessoas com baixa visão, com especial atenção para que a iluminação do entorno não prejudique a compreensão da informação. Quando tátil, necessita conter informações em alto relevo e em *Braille* (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2020).

Quando abrangem edificações de relevância histórica ou tombadas como patrimônio, a consulta envolve documentos específicos desenvolvidos pelo Ministério do Turismo e complementados pelo Instituto de Patrimônio, Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, como os Guias Brasileiros de Sinalização Turística, para garantir o acesso por meio de informação visual, auditiva ou tátil ao visitante.

De acordo com o IPHAN (2001, *s.n.*), a sinalização de orientação

é a comunicação efetuada por meio de um conjunto de placas de sinalização, implantadas sucessivamente ao longo de um trajeto estabelecido, com mensagens escritas ordenadas, pictogramas e setas direcionais. Esse conjunto é utilizado para informar os usuários sobre a existência de atrativos turísticos e de outros referenciais, sobre os melhores percursos de acesso e, ao longo destes, a distância a ser percorrida para se chegar ao local pretendido.

Segundo o Guia de Sinalização Turística do IPHAN (2001), na elaboração dos projetos de sinalização orientativa devem ser observados diversos aspectos que atendam aos deslocamentos, como por exemplo garantir a padronização e a legibilidade. É recomendado evitar deficiências na transmissão da informação, o que aumenta a eficácia do sistema sinalizado e, consequentemente, a confiança dos usuários.

A legislação municipal de Jundiaí, através da revisão do Plano Diretor efetuada em 2019 – Lei n. 9.321, artigo 73 – prevê um sistema de circulação de pedestres com sinalização específica, que visa “garantir os deslocamentos das pessoas pela cidade por meio da mobilidade a pé, devendo ser contínuo, acessível, seguro, confortável, (...) para viabilizar o acesso dos cidadãos à toda a infraestrutura urbana” (PMJ, 2019, p.13). Porém, não há maiores especificações técnicas que orientem a implantação de projetos acessíveis aos pedestres por meio da sinalização.

2.3. ELEMENTOS QUE COMPÕE UM SISTEMA DE SINALIZAÇÃO

Com base nas definições até aqui apresentadas, cabe uma aproximação aos conceitos de sinalização que adiante serão abordados na análise do objeto de estudo. O sistema de sinalização recentemente implantado na área central de Jundiaí, interior paulista, engloba duas vertentes: o design informacional e o *wayfinding*. O primeiro, no que diz respeito às placas informativas; o segundo com enfoque às orientações direcionais. Este conjunto, instalado em local público, externo e de livre acesso, sinaliza aproximadamente uma centena de imóveis que se concentram no polígono histórico central e atualmente compõe uma rota turística.

É sabido que os principais elementos que compõe um objeto capaz de transmitir informações visuais podem ser compostos por: símbolos, signos, pictogramas, setas, tipografias², cores. Entretanto, nem todo objeto que possui a aplicação destes itens pode ser considerado comunicável. Segundo Machado e Braga (2010, p. 66), uma boa solução de design “será aquela capaz de associar qualidades visuais e estéticas à legibilidade, funcionalidade, facilidade de manutenção e reprodutibilidade”.

Por sua vez, Chama (2014) define os projetos de sinalização como uma associação de formas escultóricas informativas distribuídas em um espaço físico, que priorizem a legibilidade da informação de maneira compreensível e que possa antecipar possíveis esclarecimentos aos usuários. E recomenda que em placas de sinalização, os textos ou signos normativos precisam ser objetivos, para que o usuário compreenda intuitivamente, a fim de evitar inseguranças na decodificação da informação.

É justamente o que, no Desenho Universal – DU, chamamos de “tolerância ao erro”, um dos 7 princípios do DU (MACE *et al.*, 1991) que se utiliza de informações prévias para minimizar riscos, evitando acidentes ou erros não intencionais, neste caso, nos percursos.

2 Em sinalização, entende-se por tipografia, as letras, números e sinais utilizados em placas, sinais visuais ou táteis, e por fonte tipográfica um conjunto de caracteres em um estilo coerente. Recomenda-se a combinação de letras maiúsculas e minúsculas (caixas alta e baixa), letras sem serifa, evitando-se, ainda, fontes itálicas, decoradas, manuscritas, com sombras, com aparência tridimensional ou distorcidas. Fonte: ABNT, 2020, p.35.

Uma boa sinalização demanda alguma redundância, pois muitas vezes é preciso repetir a informação que será reafirmada em uma próxima localização. Quando a orientação espacial for simples, basta indicar as mudanças de direção, porém quando houver muitos caminhos ou confluência de pessoas, é preciso identificar os padrões de movimentação existentes para então definir os locais dos elementos (CHAMA, 2014).

Segundo Strunk (2007), as sinalizações são compostas basicamente por quatro itens:

→ **alfabeto:** escolhido em função de sua legibilidade e qualidades de leitura à distância.

→ **esquema cromático:** que se integre ou se destaque no ambiente, permita contrastes para uma boa leitura e a hierarquização das informações.

→ **pictogramas:** sinais gráficos, abstratos ou figurativos, usados para informar sem o auxílio de palavras.

→ **suportes:** as bases (placas, totens, quadros) onde a sinalização será aplicada.

Como qualquer projeto complexo e sistemático, o processo de elaboração de um sistema de sinalização envolve diversas etapas, que vão desde a pesquisa e definição do conceito até a revisão após a implantação. Segundo Chama (2014) o processo de projeto compreende, por exemplo, as informações objetivas e subjetivas, o tipo de sinalização, a tipografia, o código cromático, os ícones e padrões gráficos, além dos materiais, quantificações de custos e testes de implantação.

Para D'Agostini (2017) existem ao menos 8 funções que podem ser atribuídas a um suporte de sinalização, preparando o usuário para tomar decisões: ambientar, demarcar, identificar, instruir, orientar, promover, proteger ou regulamentar. A diversidade de funções tende a formar um sistema de sinalização, que se caracteriza pela conexão entre os diferentes suportes de comunicação, formando um conjunto coeso, com funções distintas entre os elementos. As principais características são:

→ comunicam-se entre si;

→ possuem informações precisas e completas;

- possuem coerência formal e gráfica pertencentes ao conjunto;
- cumprem funções dentro do sistema.

Em linhas gerais, pode-se afirmar que o objeto de estudo se configura como um sistema de sinalização, com a finalidade de **instruir** (compartilhar um conhecimento que possa ser interpretado) e **orientar** os visitantes (indicar um caminho ou um trajeto pelo qual será feito o percurso apontando direcionamentos para uma boa circulação). E para analisar visualmente os elementos existentes, foram adotados os 4 critérios de Strunk, principalmente por agrupar um conjunto significativo de dados (alfabeto, esquema cromático, pictogramas e suporte). Tal análise gerou a Tabela 3 (página 89).

2.4. SINAIS, SÍMBOLOS E PICTOGRAMAS

Considerando que tudo que vemos, ouvimos, tocamos ou inalamos pode se tornar uma informação, é preciso compreender que o nosso sistema sensorial nos permite transformar estímulos visuais em sinais que podem ser racionalmente interpretados. De acordo com Dondis (2007, p. 51) estes elementos representativos se apresentam em número reduzido, proporcionando opções e combinações seletivas de toda informação visual, a saber: “o ponto, a linha, a forma, a direção, o tom, a cor, a textura, a dimensão, a escala e o movimento”.

A partir das combinações destes elementos é possível criar inúmeras composições visuais, que propiciam interações e efeitos da percepção humana sobre o conjunto visual, também conhecido como psicologia da *Gestalt*. Esta base teórica é importantíssima, uma vez que propicia uma abordagem e compreensão de que é possível reconhecer em qualquer sistema visual que, o todo é formado por “partes interatuantes, que podem ser isoladas e vistas como inteiramente independentes, e depois reunidas no todo” (DONDIS, 2007, p.51).

Assim, a semiótica visual da cidade constitui uma experiência pedagógica do olhar na cidade: ensina-se a ver-a-cidade através da leitura das suas marcas. Da cidade antiga à pós-moderna, essas marcas escrevem uma história visual que vai do ritual à reprodutibilidade, da orgânica funcionalidade à sinestesia tátil-visual, da

cidade física à possível interação virtual. Porém essa visualidade não acumula, mas cria outros significados” (FERRARA, 2002, p.124).

Como parte da composição visual, os símbolos podem ser definidos como uma figura ou forma não-verbal, predominantemente visual (ADG BRASIL, 2012). A efetividade da informação transmitida por símbolos, parte de uma experiência anterior com a imagem representada, como o reconhecimento do desenho em uma placa de emergência, por exemplo.

Em sinalização, além dos textos e números, existe a possibilidade da comunicação através da linguagem não-verbal, com uso dos pictogramas³ ou ícones para representar sintética e simbolicamente determinados componentes. D’Agostini (2017, p.294) define pictograma como uma “representação figurativa de objetos ou ações reais, empregada na síntese de um desenho, para transmitir informação”.

Como possibilidade de transformar as informações complexas em dados visualmente compreensíveis, surgiu uma nova forma de comunicação: um método de representação pictográfica inicialmente desenvolvido pelo designer gráfico austríaco Otto Neurath em 1934. Simplificando dados estatísticos, Neurath criou uma linguagem visual conhecida por “*Isotype – International System of Typographic Picture Education*”, amplamente utilizada para comunicar de maneira clara e precisa (Figura 7).

Diante de um público multicultural, os símbolos eram bastante utilizados para representar as modalidades esportivas nos Jogos Olímpicos desde 1936 (Berlim). Porém, se popularizaram especialmente na edição de 1972 em Munique, com um caráter informativo contido em cada símbolo gráfico, obtido por meio de um grid construtivo, desenvolvido pelo designer alemão Otl Aicher (Figura 8). Tornou-se um marco ao gerar uma linguagem pictográfica universal, um sistema de informação visualmente compreensível em diferentes idiomas e culturas.

3 É um símbolo que representa um objeto ou conceito por meio de desenhos figurativos, muito frequente na sinalização. Desenho esquemático normalizado, destinado a significar, notadamente nos lugares públicos, certas indicações simples (tais como a direção da saída, proibição de fumar, sítio dos lavabos, etc). Fonte: Dicionário Priberam e Wikipedia.

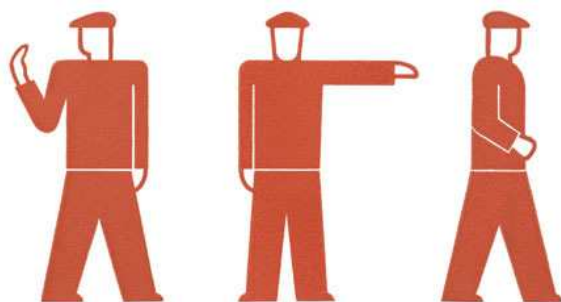


Figura 7. Representação pictográfica do método de desenho *Isotype*, desenvolvido pelo designer Otto Neurath. Fonte: *Isotype Revisited*.



Figura 8. Pictogramas dos Jogos Olímpicos de Munique, do designer Otl Aicher. Fonte: *Piktogramm*.

Apesar da síntese informacional, recomenda-se o uso de pictogramas somente em situações essenciais, pois independente da linguagem a responsabilidade com a informação continua a mesma: manter a legibilidade, informar objetivamente e, sempre que possível, evitar erros de interpretação (CHAMA, 2014).

Segundo Frutiger (2007) há duas razões pelo aumento do uso de pictogramas em sinais direcionais e informativos: a limitação do tamanho das placas e a própria linguagem. Em ambos os casos, o uso de símbolos é mais conciso e preciso, ultrapassando fronteiras. E quando utilizados em sinalização pública requer um reconhecimento imediato.

Venturi *et. al* (2003, p. 35) mencionavam que os motoristas confiam nos sinais para se orientar em alta velocidade, contudo na escala do pedestre o domínio dos sinais no espaço ocorre principalmente nos aeroportos, com o objetivo de tornar a informação universal a diversos usuários. Há, sobretudo, objeção dos arquitetos sobre a presença de sinais nos edifícios, embora programas complexos exijam meios de comunicação a serviço do espaço, com “uma arquitetura de comunicação evidente”.

Em suma, um sistema de sinalização deve contemplar um conjunto de informações, verbais ou não-verbais, que auxiliem os usuários a reconhecer espaços específicos do ambiente, interno ou externo, criando condições para que as pessoas se sintam seguras ao tomar decisões de deslocamento e se orientar intuitivamente.

2.5. WAYFINDING

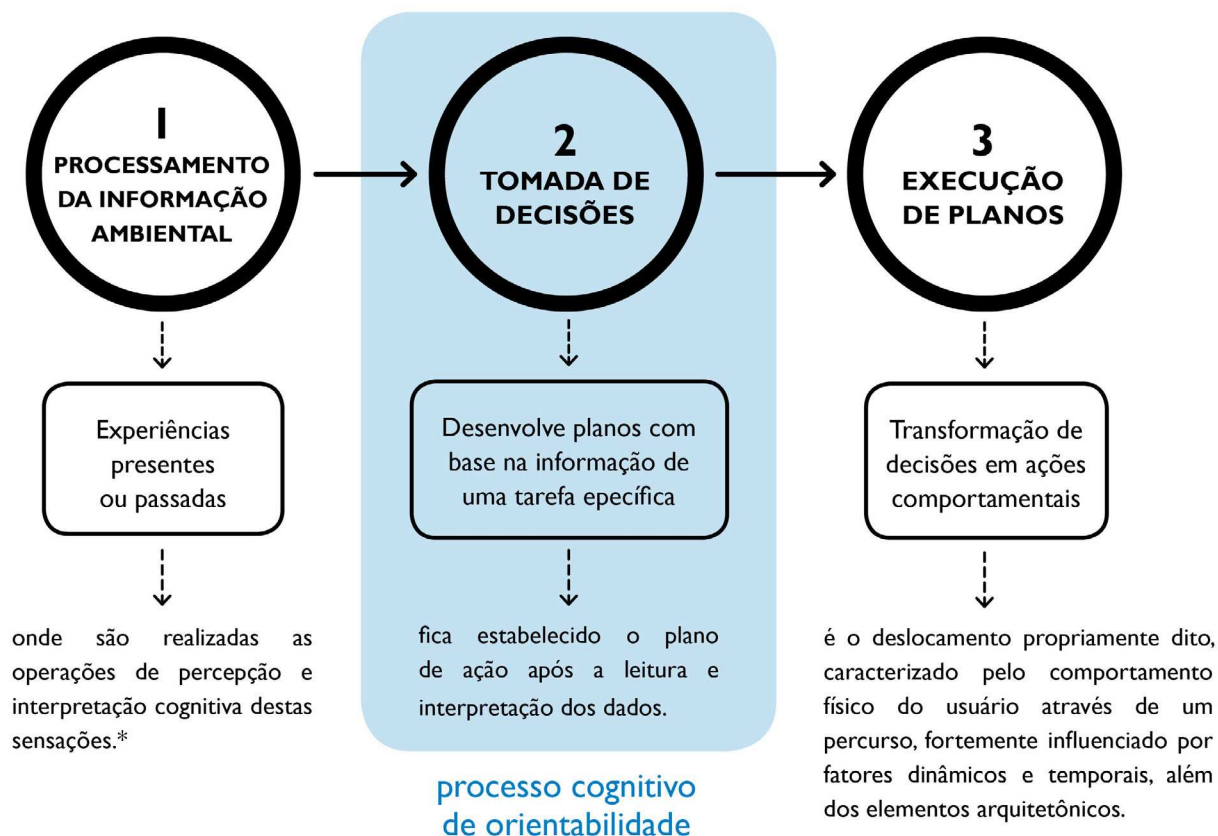
As primeiras reflexões acerca de *wayfinding* surgem nos estudos da paisagem desenvolvidos por Kevin Lynch em três cidades estadunidenses: Boston, Los Angeles e New Jersey. A primeira publicação do livro '*A imagem da cidade*' ocorreu em 1960 e há diversas edições posteriores, mantendo atemporal o reconhecimento de um conjunto de elementos urbanos que permitem ao indivíduo navegar na cidade, através da identificação de imagens ambientais entre "vias, limites, bairros, pontos nodais ou marcos" (LYNCH, 2011, p.52), constituindo uma forma de interpretação urbana.

O pioneirismo de Lynch abriu inúmeras possibilidades de estudos sobre a paisagem e a relação de identidade urbana, conceitos que vão além da imagem estática da cidade. Passini (1981), por exemplo, confere uma nova perspectiva de *wayfinding* ao enfatizar o aspecto dinâmico na resolução de problemas espaciais, que apontam para o comportamento dos processos cognitivos envolvidos na chegada a um destino.

Segundo Passini (1981, p.17) o processo de *wayfinding* envolve três fases distintas – Figura 9 – complementadas pelas descrições de Bins Ely *et al.* (2004). Independente de lidar com sujeitos errantes em complexos urbanos, Passini (1981) afirma que o objetivo de 'chegar a um destino' representa uma tarefa de *wayfinding*. E salienta que durante uma tarefa de orientação, a configuração espacial envolve uma variedade de pistas que podem ser consideradas informações ambientais⁴ essenciais aos usuários.

Pode-se afirmar que as discussões acerca de projetos de *wayfinding* se apoiam principalmente nos conceitos do planejamento espacial e da comunicação. O planejamento espacial consiste na ordenação das informações para a tomada de decisão dos usuários, um relacionamento dinâmico com o espaço; e a comunicação, sendo a percepção do espaço, circulação, fluxos, referências, os marcos e o mais importante, a informação (VELHO, 2007 *apud* SCHERER, 2012).

4 Informação ambiental é um termo genérico adotado por Passini (1981) para todas as informações relevantes disponíveis em determinado local para uma pessoa ao completar uma tarefa de *wayfinding*.



* Nesta etapa é importante que a informação seja traduzida de forma clara e objetiva, a mensagem não pode conter significado ambíguo, conflitante ou em excesso. É importante destacar que os fatores subjetivos do leitor (motivação, fadiga, insegurança) têm forte influência na interpretação e processamento dos dados.

Figura 9. Etapas do *Wayfinding*.
Fonte: elaborado pela autora,
a partir de Passini (1981)
e Bins Ely et al. (2004).

Para Arthur e Passini (*apud* SCHERER, 2012), a informação é concebida segundo critérios de legibilidade, visibilidade, compreensibilidade, estética, cor e forma. As informações por sua vez, podem ser classificadas em três grupos: para tomada de decisão (opções de caminhos), execução da decisão (direção do caminho) e conclusão (identificação do destino).

Paralelamente, Cullen (1983) desenvolveu estudos seriais da paisagem urbana para investigar os impactos visuais da cidade sobre seus habitantes ou visitantes, e reafirma “a necessidade de se identificar com o local em que se encontra, e esse sentido de identificação, por outro lado, está ligado à percepção de todo o espaço circundante” (CULLEN, 1983, p.14). Ou seja, destaca a importância da relação usuário-ambiente para compreensão da paisagem e, conseqüentemente, para orientabilidade.

Calori (2007) desenvolve uma guia de orientação com foco no processo criativo de sistemas de sinalização e *wayfinding*, abordando cada etapa de desenvolvimento:

desde o cuidado na produção do conteúdo informativo, os elementos gráficos, as diferentes escalas de inserção, incluindo os detalhes construtivos de implementação.

Por sua vez, Gibson (2009) aprofunda os estudos sobre as estratégias de projetos de *wayfinding* para inserção em diferentes contextos e escalas, sejam espaços públicos ou privados, afirmando que ambos necessitam obrigatoriamente de um planejamento para que as informações sejam efetivas ao usuário final.

Gibson aborda, sobretudo, o *wayfinding* como um processo de ações reflexivas e intuitivas de orientação, responsável por melhorar a forma como um espaço é experimentado. Em áreas urbanas, o *wayfinding* se torna parte de uma “infraestrutura cívica e da narrativa pública da cidade” (GIBSON, 2009, p.18).

Mais recentemente, Susan Hunter (2010b, p.1, tradução minha) definiu *wayfinding* como “um processo de tomada de decisões que as pessoas usam para se orientar e se mover no espaço”. E subdividiu o termo em outras categorias de estudos:

→ ***Wayfinding Design* (projeto de wayfinding):** baseia-se na pesquisa em cognição e psicologia ambiental para projetar espaços construídos e produtos que facilitam o movimento de pessoas em ambientes urbanos ou edifícios;

→ ***Architectural Wayfinding Design* (projeto arquitetônico de wayfinding):** aborda projetos de construções, incluindo planejamento espacial, articulação da forma, sistemas de circulação e comunicação ambiental;

→ ***Information Wayfinding Design* (projeto de informação de wayfinding):** abrange projetos de sistemas de informação ambiental, incluindo gráficos, sinalização, sinais sonoros e táteis. Como são estratégias de projeto que se reforçam e se complementam mutuamente, exigem a colaboração de arquitetos, designers gráficos e gerenciamento para coordenar a implementação.

Hunter (2010b) salienta ainda que, como o *wayfinding* tem por objetivo promover a fácil compreensão e uso em todas as escalas, é integrante dos conceitos de DU, além de abranger aspectos relevantes sob a ótica da acessibilidade comunicacional.

Portanto, o *wayfinding* é um processo dinâmico que utiliza os atributos do ambiente construído ou da escala urbana para a orientação (ou orientabilidade) do usuário. Para isso, adota sinalização, pontos de referência e pistas do ambiente, principalmente através da percepção visual, ou inclui um sistema de elementos como a própria arquitetura ou o design de mapas (gráficos ou táteis), para auxiliar o indivíduo a encontrar sua rota e se orientar espacialmente (ABATE, KOWALTOWSKI, 2017).

Ao debruçar os estudos sobre um lugar público, é relevante compreendê-lo como um espaço socialmente utilizado, que possui uma situação relacional e dimensões morfológicas. De acordo com Kohlsdorf & Kohlsdorf (2005) isso significa alinhar as expectativas sociais em ressonância com as características espaciais pertinentes do lugar. É possível, por exemplo, abordar a “dimensão topoceptiva” a partir dos atributos sociais de orientação e identificação em diversos níveis de apreensão do espaço, observando “as características configurativas dos espaços incidentes na noção de localização dos indivíduos”.

Ao sintetizar os conceitos mais relevantes, compilados na linha do tempo a seguir (Figura 10), é possível considerar, em suma, que o *wayfinding* é uma atividade intencionalmente dirigida e motivada, onde a principal premissa é tornar o trajeto mais seguro e agradável a quem o percorre, de forma que o indivíduo encontre facilmente o caminho até o seu destino.

Desse modo, investigar quais elementos são capazes de orientar espacialmente os pedestres em um ambiente urbano é parte fundamental desta pesquisa exploratória envolvendo um sistema informativo de sinalização e que, por sua vez, se concentra nas informações sobre princípios gerais de orientação espacial.

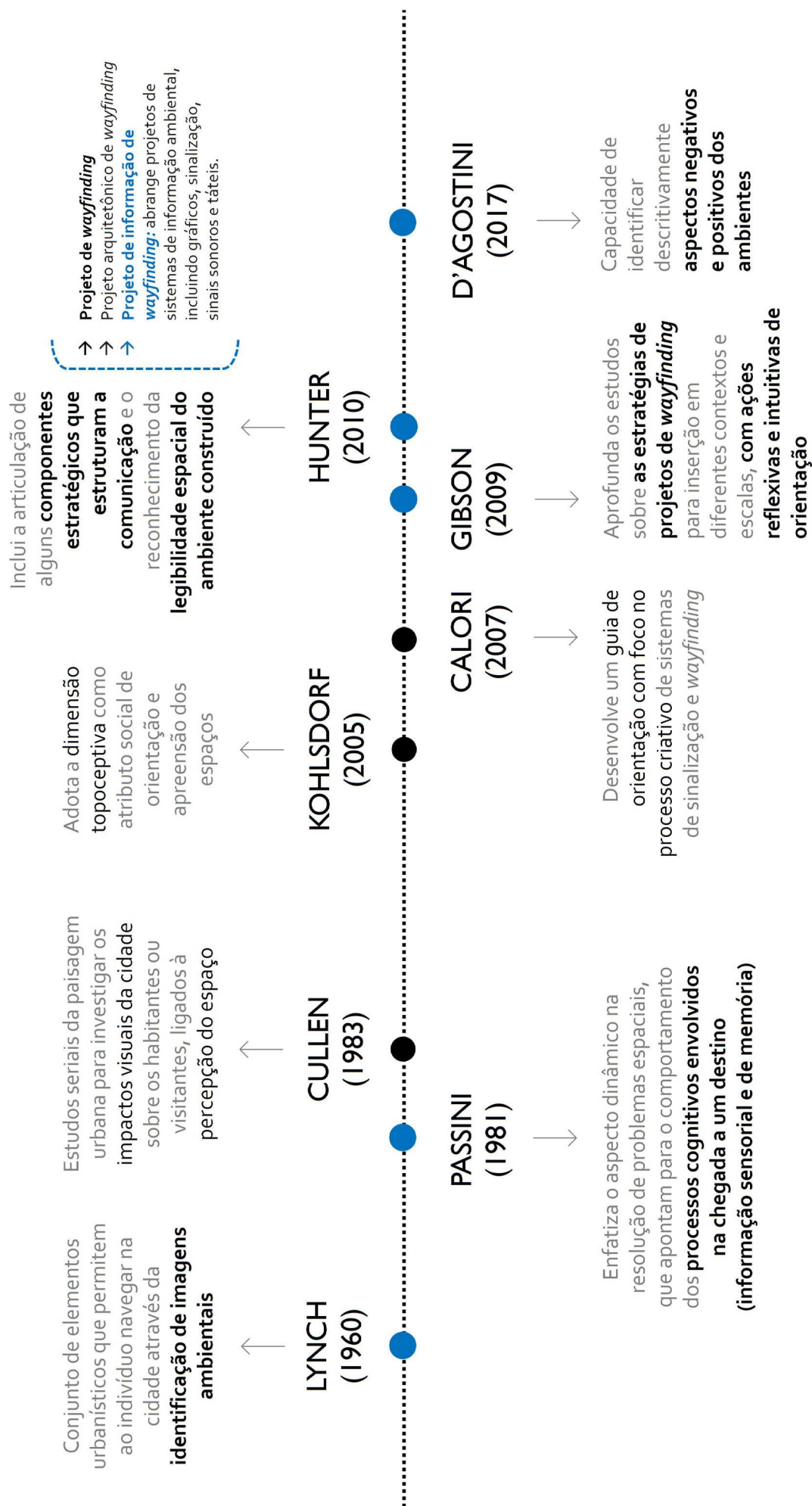


Figura 10. Timeline sintetizando alguns dos conceitos de *wayfinding* significativos na literatura. Fonte: elaborado pela autora, 2023.

2.6. PERCEPÇÃO ESPACIAL E ORIENTABILIDADE

O ato de caminhar, revela-se útil à arquitetura como instrumento cognitivo e projetual, porque considera que a partir das deambulações é possível realizar mapas baseados nas influências da percepção obtidos durante o percurso do ambiente e “compreender as pulsões que a cidade provoca nos afetos do pedestre” (CARERI, 2013, p.82).

O ambiente construído se constitui em um meio para o processamento das experiências, que associadas aos canais sensoriais e aos aspectos culturais, criam relações afetivas com os espaços com os quais o usuário interage. Dessa maneira, percepção e comportamento humanos estão vinculados a diferentes contextos ambientais e sob influências culturais diversas permitindo interpretações variadas de uma mesma realidade (FERRER *et al.*, 2022, p. 90).

Em linhas gerais, a orientação espacial pode ser subentendida como um processo de criação de um mapa cognitivo, enquanto a construção mental de um ambiente é composta através de uma série de imagens mentais (ARTHUR; PASSINI, 1992). Segundo Lima *et al.* (2022, p.227) a orientação espacial é “uma das poucas atividades ou comportamentos humanos em que é possível evidenciar o uso consciente e intencional dos atributos espaciais ou morfológicos em espaços abertos”.

Porém, a percepção ambiental não pode se fundamentar apenas na percepção visual. Bernardi (2007) considera que diversos fatores existentes no espaço construído são igualmente importantes para a compreensão e orientabilidade do ambiente, assim como a informação fornecida ao usuário garantem e asseguram a acessibilidade.

Segundo Bins Ely (2004, s.n.):

a orientabilidade é um processo cognitivo que envolve a habilidade do indivíduo de mentalmente situar-se e/ou deslocar-se em um dado arranjo físico e depende tanto das informações contidas no ambiente quanto da habilidade do indivíduo em perceber e tratar estas informações.

Como parte dos estudos de orientabilidade, considerando a escala de projeto arquitetônico de *wayfinding* – que se concentra em formas construídas e ambientes urbanos – Hunter (2010a, tradução minha) apresenta alguns componentes que

auxiliam na legibilidade do ambiente⁵ construído, divididos em 3 objetivos principais:

→ **Articulação clara e agrupamento coerente de espaços:** espaços organizados segundo a função, facilmente identificados, demarcados por forma, cor, disposição ou sinalização;

→ **Sistemas de circulação legíveis:** caminhos do usuário intuitivamente perceptíveis e que conduzem o usuário a pontos de decisão bem definidos.

→ **Sistemas de comunicação integrados:** gráficos ambientais e sinalização bem colocados e enfatizam as mensagens de orientação no ambiente construído. Compõe o escopo de projeto de informação para *wayfinding*.

Contudo, como não há padrões sobre *wayfinding*, as regulamentações de acessibilidade pautam o design de sinalização. E, por se tratar de um campo de atuação multidisciplinar, com conhecimentos gerados a partir da observação, o design de sinalização se debruça na compreensão de quatro estudos principais: o usuário, o ambiente, a forma e a informação. Segundo D'Agostini (2017) a conexão entre usuário e ambiente envolve um fator projetual psicológico, ou seja, entender a percepção dos usuários influencia novas experiências de uso do ambiente.

Portanto, o desafio está em “criar configurações interessantes que permitam experiências espaciais gratificantes e que sejam seguras, acessíveis e eficientes na sinalização, independentemente de qualquer complexidade” (ARTHUR; PASSINI, 1992 *apud* HUNTER, 2010a, p.3). Segundo Dorneles *et al.* (2013, p.64), uma forma de contribuir para orientação espacial é desenvolver projetos para espaços abertos que contenham “uma hierarquia clara de percursos, com distinção entre os caminhos principais e os secundários”.

Hunter (2010a) ainda apresenta algumas diretrizes gerais, como por exemplo:

→ *Wayfinding* é tanto uma questão arquitetônica quanto uma questão gráfica. Arquitetos e projetistas precisam assumir a responsabilidade por abordagens inclusivas

5 Segundo Hunter (2010a), a legibilidade do ambiente pode ser compreendida como a facilidade do usuário em organizar a informação visual em um espaço em uma base coerente para a ação.

para orientação e aprender mais sobre os impactos psicológicos e relacionados à saúde em projetos de edificações;

→ Seja através da arquitetura ou da informação, o projeto de sistemas de orientação deve incluir: (1) identificação e marcação de espaços; (2) espaços de agrupamento; (3) vincular e organizar espaços; e (4) comunicar essas informações ao usuário.

→ Fornecer o máximo possível de indicações de orientação no ambiente ou na arquitetura, em vez de apenas sinalizar. Incluir pontos de referência que auxiliam na orientação e direção do visitante podem ser fundamentais para esse fim.

→ Elementos de orientação podem ser considerados insignificantes em modelos reduzidos. No contexto, em grande escala, eles podem criar efeitos indesejados.

Calori (2007) pontua alguns recursos essenciais no processo criativo em projetos de *wayfinding*, entre eles a inclusão de símbolos e diagramas que facilitem a leitura espacial do usuário. Entre os diagramas mais comuns, destaca o mapa como sendo o mais utilizado, pois a partir de uma base existente pode ser adaptado ou personalizado para o desenvolvimento de mapas específicos para sinalização.

Diversas vezes precisamos nos deslocar em ambientes mais complexos e não podemos confiar apenas em nossos instintos para compreensão dos espaços e respectivas tomadas de decisão. Por isso, torna-se fundamental garantir o mínimo de confiança ao explorar ambientes complexos, através da reprodução da estrutura do ambiente, com informações contidas em mapas (D'AGOSTINI, 2017).

Após muitos estudos sobre as estratégias de tomadas de decisão, Passini (1982) aponta que o plano escolhido pelos usuários geralmente é baseado em táticas recorrentes, que são determinados pela natureza das informações ambientais disponíveis. E diferencia as informações ambientais entre duas possibilidades: (1) a **informação sensorial** – o resultado da percepção direta ou a experiência do ambiente e (2) a **informação de memória** – a que resulta da percepção e experiências passadas ou configurações similares, muito relevante para solucionar tarefas de *wayfinding*.

Considerando os tipos de informação disponíveis em um ambiente, Passini (1982) identifica três situações de análise: quando a informação sensorial é suficiente para executar uma decisão; quando a informação da memória também é necessária para completar uma tarefa; e quando a informação precisa ser complementada.

A partir dessas considerações é possível refletir sobre quais informações espaciais devem ser fornecidas para garantir uma rápida interpretação e orientação do usuário durante os deslocamentos espaciais. Como bem destaca Careri (2013, p. 159), “a cidade pode ser descrita do ponto de vista estético-geométrico, mas também do ponto de vista estético-experiencial”.

2.7. PROJETOS REFERENCIAIS EM SÍTIOS HISTÓRICOS

Ao abordar o *wayfinding* como parte intrínseca do projeto arquitetônico, buscou-se exemplificar casos nacionais e internacionais que pudessem embasar o tema da sinalização, sobretudo quando implantada em sítios históricos. O foco nestes casos é compreender quais elementos compõem um sistema de sinalização para pedestres e, conseqüentemente, quais informações são disponibilizadas aos visitantes e como isso ocorre. Ou seja, as análises dos projetos selecionados não foram aprofundadas, assim como as imagens apresentadas são meramente ilustrativas, embora esta etapa de pré-seleção e escolha em detrimento de outros exemplares, já são considerados referências sobre o tema.

Em sítios brasileiros declarados Patrimônio Mundial, o IPHAN (2013) em parceria com a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), desenvolveu um manual com o objetivo de oferecer orientações técnicas e referências para a produção de projetos de sinalização em locais históricos. Entre os 5 princípios listados estão, por exemplo: a padronização gráfica, a qualificação dos materiais, a informação e comunicação, a acessibilidade, e a exclusividade.

Quanto a acessibilidade, destaca que

as placas indicativas e de orientação de pedestres devem levar o público ao seu destino, valorizando os aspectos de interesse cultural e turístico. Servem para guiar o visitante por meio de um percurso não apenas curto, mas também atrativo e instrutivo. (...) É importante ainda respeitar as regras de acessibilidade às pessoas com deficiência, considerando nos projetos de sinalização a altura das peças, a facilidade de acesso a elas e, sempre que possível, a leitura em braile para deficientes visuais (IPHAN, 2013, p. 3).

Há ainda outros parâmetros essenciais para sinalização, que vão desde os elementos gráficos (paleta cromática, pictogramas e setas, tipografia, ilustrações e mapas), incluem modelos de diagramação (para placas, totens e marcos de distância para rotas), e apresentam dados para os elementos estruturais (como suportes, materiais e detalhes construtivos), além de tratar dos procedimentos legais para aprovação. Algumas destas especificações estão destacadas pelas Figuras 11 a 16.



Figura 11. Parâmetros para elementos de sinalização. Fonte: IPHAN, 2013.



Figura 12. Pictogramas.
Fonte: IPHAN, 2013.



Figura 13. Marco de distância para rota pedestre. Fonte: IPHAN, 2013.



Figura 14. Placa interpretativa vertical com base triangular. Fonte: IPHAN, 2013.



Figura 15. Placa interpretativa pequena. Fonte: IPHAN, 2013.



Figura 16. Placa indicativa de pedestres. Fonte: IPHAN, 2013.

As placas indicativas que contém informações de distância aos pedestres, através de setas ou sistema métrico, são muito eficientes e comumente encontradas em outros países como, por exemplo, no centro histórico de Siena, na Itália – Figuras 17 e 18 – tombado como Patrimônio Mundial pela UNESCO em 1995.



Figura 17. (acima) Placa indicativa para pedestres em detalhe, Siena. Fotografia: Núbia Bernardi, 2023.

Figura 18. (esquerda) Placa indicativa de pedestres com mapa e aplicativo em Siena. Fotografia: Núbia Bernardi, 2023.

A cidade norte-americana de Boston possui a Rota 'Freedom Trail', uma referência em sinalização urbana para pedestres em seu distrito histórico, com orientações através de mapas e detalhes no piso que dão autonomia aos visitantes (Figuras 19 a 22).



Figura 19. Mapa do Freedom Trail, Boston (EUA). Fotografia da autora: 2008.



Figura 20. Placa interpretativa fixada na fachada, Boston. Fotografia da autora: 2008.



Figura 21. Detalhe da Rota no piso, em Boston. Fotografia da autora: 2008.



Figura 22. Selo da Rota do Freedom Trail no piso, Boston. Fotografia da autora: 2008.

Outra referência mundial, ainda mais completa quando o assunto é *wayfinding*, é o projeto intitulado 'Legible London', implantado em Londres na Inglaterra, a partir de um sistema de sinalização inovador que inclui informações arquitetônicas em conjunto

com um projeto gráfico completo que se insere e se integra aos diversos modais de transporte urbano, com mais de 1500 sinais em 32 distritos londrinos, disponíveis em todos os meios de comunicação. Depois de muitos testes, incluindo a participação da população, comprova-se que houve “um aumento de 66% no conhecimento do usuário sobre o contexto da área local”, segundo o *Applied Information Group*. Alguns destes elementos podem ser verificados nas Figuras abaixo (23 a 27).

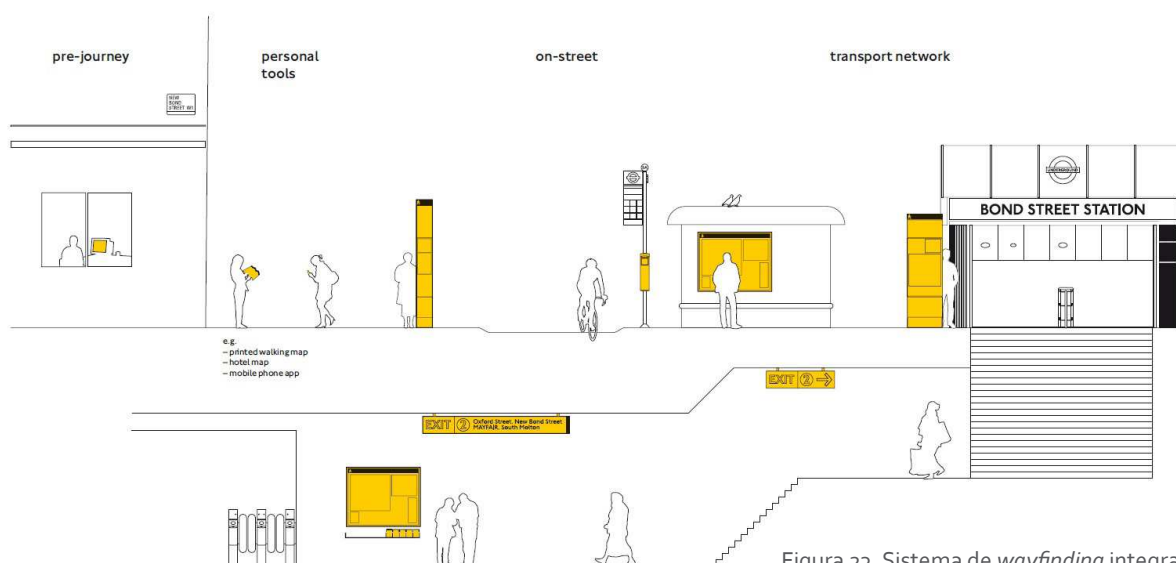


Figura 23. Sistema de wayfinding integrado e conectado com os meios de transporte de Londres. Fonte: Legible London (2010).

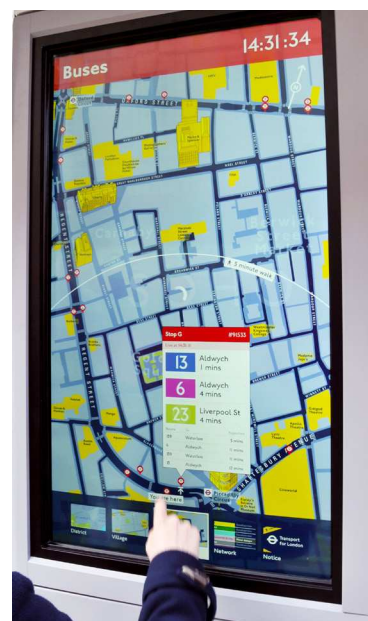


Figura 24. (esquerda, acima) Placa de rua direcionada para pedestres.
 Figura 25. (esquerda, abaixo) Mapa impresso disponível no metrô.
 Figura 26. (centro) Localização das placas em locais estratégicos.
 Figura 27. (direita) Telas digitais garantem interatividade e conectam todo o sistema. Fonte: Applied.

De acordo com os relatos de Silveira (2017, p.218) “o sistema de mapas em totens é distribuído pela cidade, principalmente na parte turística, e em saídas de metrô e próximo de pontos de ônibus”.

O sistema trabalha com mapas ‘conceitual’ e da ‘área’. O mapa conceitual fornece informações sobre toda a área de centro da cidade, ajudando os usuários a orientarem-se e movimentarem-se entre bairros. O mapa da área fornece informações detalhadas sobre uma localidade, seus marcos, espaços verdes e serviços, e indica distâncias a pé. Para relacionar diretamente a vista do pedestre da cidade, os mapas estão em perspectiva e a impressão é clara, contemporânea e de fácil leitura. Utiliza pontos de referência para estabelecer duas posições relativas, facilmente verificada através de um marco que é visível a partir da localização do mapa (SILVEIRA, 2017, p. 61).

No Brasil, há destaque para sinalização da Rota da ‘Estrada Real’ entre os municípios de Paraty (Rio de Janeiro) e Ouro Preto (Minas Gerais), com totens de distância espalhados por quilômetros entre os dois estados – Figuras 28, 29 e 30.



Figura 28. Selo de identificação da Rota Real nos imóveis em Paraty, RJ. Fotografia da autora: 2015.



Figura 29. Totem da Estrada Real em Paraty. Fotografia da autora: 2015.



Figura 30. Detalhe das informações disponíveis nos totens (na escala do ciclista e pedestre), em Paraty. Fotografia da autora: 2015.

O município de São Paulo é outro exemplo nacional que iniciou a instalação de placas interpretativas no centro em 2014, para receber os turistas durante a Copa do Mundo, mas pouquíssimos elementos foram de fato instalados até hoje – Figura 31.



Figura 31. Placa interpretativa de região na Praça da Liberdade, São Paulo. Fonte: SPTuris, 2014.



O mapa, seja ele exato ou não, deve ser bom o suficiente para nos conduzir ao nosso destino. Deve ser suficientemente claro e bem integrado para tornar-se econômico em termos de esforço mental: o mapa deve ser legível. Deve ser seguro e conter indicações suplementares que tornem possíveis as ações alternativas, sem grande risco de insucesso.

Kevin Lynch



MATERIAIS E MÉTODOS

A Rota do Centro Histórico em Jundiaí

Instrumentos Metodológicos

Aspectos Éticos da Pesquisa

3

MATERIAIS E MÉTODOS

Estão descritos neste capítulo, o objeto de estudo da pesquisa, o delineamento dos instrumentos metodológicos que possibilitaram o desenvolvimento, assim como os aspectos éticos que permitiram a compreensão do saber técnico e a aplicação do experimento participativo com os cidadãos.

3.1.A ROTA DO CENTRO HISTÓRICO EM JUNDIAÍ

As “Rotas Turísticas de Jundiaí”, foram instituídas de acordo com a Lei 9.100 de 28 de novembro de 2018 (PMJ, 2018) – Anexo B – e originalmente compunham 6 roteiros específicos, entre áreas urbanas ou rurais: Rota da Uva; Rota da Cultura Italiana; Rota da Terra Nova; Rota do Centro Histórico; Rota do Castanho; Rota do Vinho. Nos últimos anos, foram acrescentadas outras duas: a Rota do Brincar e a Rota da Cerveja Artesanal, totalizando oito opções turísticas (Figura 32).

Após a criação das Rotas, além dos principais elementos, foram previstas algumas especificidades pela Prefeitura Municipal de Jundiaí (2018, grifo meu), como:

- identidade visual integrada;
- sinalização viária e turística padronizada;
- mobiliário urbano padronizado;
- mobilidade espacial acessível a pessoas com deficiência e a todos os públicos;
- trânsito seguro de turistas em cada uma das rotas e nas demais áreas de interesse do Município;
- material promocional impresso e digital identificado, incluindo folder específico e mapa turístico;
- possibilidade de realização, ao longo das rotas, de manifestações artísticas em locais privados ou públicos, representativas das tradições e da cultura jundiaíense.



Figura 32. Selo de identificação integrada das Rotas Turísticas de Jundiaí.
Fonte: Rotas Turísticas Jundiaí.



Figura 33. Modelo de placa interpretativa e selo de identificação da Rota Turística do Centro Histórico (azul), durante o lançamento em 2018. Fonte: PMJ

As Rotas possuem uma identidade visual integrada através de um selo e uma tipografia que as intitulam. Para identificar os elementos distribuídos em cada ponto da cidade, constam sinais em escalas distintas, entre tótems e placas, sendo que cada rota possui um esquema cromático diferente. A Rota do Centro Histórico, por exemplo, possui selo na cor azul em todo conjunto de sinais, representado em detalhe na Figura 33.

Como objeto de estudo, a pesquisa debruça a análise apenas na Rota do Centro Histórico – RCH, que abrange alguns exemplares arquitetônicos de relevância tombados como patrimônio histórico. As demais rotas turísticas estão localizadas em áreas rurais ou distantes da maior circulação de pedestres, o que poderia dificultar a aplicação dos métodos envolvendo participantes.

A escolha priorizou três fatores preponderantes: a possibilidade de percorrer a rota a pé, o grande número de transeuntes que circulam pela região central e a proximidade com a Estação Ferroviária – atual Linha 7 Rubi da CPTM, que conecta a capital paulista ao interior e amplia significativamente o fluxo de visitantes. Além disso, aos finais de semana, a cidade amplia a visitação turística ao receber quinzenalmente o Expresso Turístico¹ da CPTM, tendo como origem a Estação da Luz em São Paulo e três opções de destino: Jundiaí, Mogi das Cruzes ou Paranapiacaba. Consequentemente, a região central do município recebe um número flutuante de turistas.

Atualmente, o conjunto de sinalização existente na RCH é de responsabilidade da Prefeitura Municipal de Jundiaí, sob coordenação do Departamento de Fomento ao Turismo ligado à Unidade de Gestão do Agronegócio, Abastecimento e Turismo, que engloba um Conselho Municipal de Turismo – COMTUR – atuante em conjunto com a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

A maioria dos imóveis que compõe a rota central estão inseridos inicialmente no Inventário de Proteção do Patrimônio Artístico e Cultural de Jundiaí – IPPAC, e são aprovados pelo Conselho Municipal do Patrimônio Cultural – COMPAC, que identifica e analisa os imóveis em processo de tombamento. Muitos estão inseridos no '*Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico*' – PPPH – existente na região central e definido

1 O Expresso Turístico é um serviço ferroviário inaugurado em 18 de abril de 2009 pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos e pela CPTM. Tem como objetivo integrar pontos de interesse turístico localizados ao longo da malha férrea. O trem segue pela estrada de ferro implantada em 1867 pela antiga SPR (São Paulo Railway Co.), empresa de capital inglês. Essa foi a primeira ferrovia de São Paulo e foi construída para levar, principalmente, o café produzido na região de Jundiaí até o Porto de Santos. Fonte: <https://turismo.jundiai.sp.gov.br/expresso-turistico/>

pelo Artigo n. 207 do Plano Diretor Municipal como uma “Zona Especial de Interesse Histórico e Cultural” (PMJ, 2019, p.29); e área demarcada no Anexo C e representada na Figura 40, respectivamente. Portanto, estes órgãos e instituições compuseram o escopo primário para coleta de dados e para a compreensão da inserção dos elementos de sinalização.

Recentemente, as possibilidades de visitação da RCH ultrapassaram uma centena de atrações turísticas, entre imóveis históricos e patrimônios imateriais jundiaíenses, que estão listados detalhadamente no Apêndice A. Deste total, 12% são imóveis tombados pelos órgãos municipais (COMPAC), estaduais (CONDEPHAAT) ou federais (IPHAN), sendo que 85% de todo patrimônio histórico do município está localizado na área central urbanizada. As informações são atualizadas com frequência, através do acréscimo ao IPAAC ou após análise do COMTUR e, por esse motivo, o website das Rotas Turísticas segue em constante modificação pela equipe da PMJ.

Segundo o IBGE (2022) o município de Jundiaí possui uma população de aproximadamente 443 mil habitantes e compõe a Região Metropolitana de Jundiaí – RMJ, em conjunto com os municípios de Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, Jarinu, Louveira e Várzea Paulista (RMJ, 2021). A cidade possui localização estratégica entre as Regiões Metropolitanas de Campinas e de São Paulo, com fácil acesso pelas Rodovias Anhanguera e Bandeirantes, além da conexão com a capital paulista via transporte ferroviário. Alguns destes dados estão exemplificados na Figura 34.

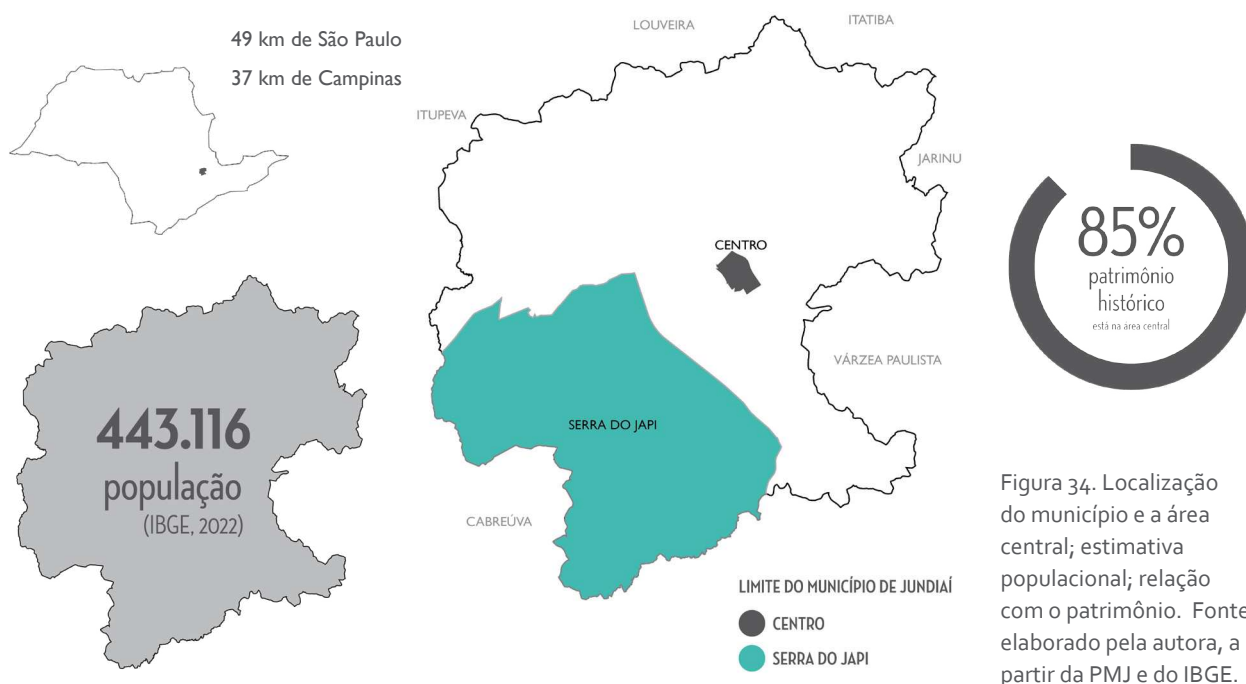


Figura 34. Localização do município e a área central; estimativa populacional; relação com o patrimônio. Fonte: elaborado pela autora, a partir da PMJ e do IBGE.

Em relação aos símbolos orientativos da Rota do Centro Histórico, há 3 elementos que sinalizam e a identificam, além da cor azul (Figuras 35, 36 e 37):

- **totem:** elemento vertical indicativo, contendo o selo de identidade visual, informações interpretativas e curiosidades sobre a área envoltória de cada trecho;
- **placa informativa:** fixada nos imóveis e pontos turísticos, com conteúdo explicativo sobre a história e os aspectos da edificação, além de um *QR Code*²;
- **placa direcional:** que abrange somente a escala dos veículos automotores e indica a proximidade da rota, apontando o direcionamento aos visitantes.



Figura 35. (esquerda) Totem sinalizando a Rota do Centro Histórico na Praça Rui Barbosa. Fotografia: da autora, ago.2022.

Figura 36. (centro) Placa informativa na fachada do Teatro Polytheama. Fotografia: da autora, ago.2022.

Figura 37. (acima) Placa direcional com o selo indicativo da RCH na Av. dos Ferrovários. Fotografia: da autora, maio.2023.

Vale destacar que nesta etapa de diagnóstico dos elementos de sinalização, o foco no pedestre foi mantido, priorizando o levantamento dos totens e das placas informativas, e desconsiderando aquelas direcionadas aos veículos, por se tratar de um elemento que possui uma escala diferenciada de leitura, interpretação e legibilidade.

2 Um código de barras que pode ser facilmente escaneado usando telefones celulares equipados com câmera, que pode ser convertido em conteúdos interativos como websites, números de telefone, localização georreferenciada, e-mail ou contatos, por exemplo. A sigla em inglês corresponde a *Quick Response* ou “resposta rápida” em tradução livre.

Além deste conjunto de sinalização, o município possui ainda um Centro de Informações Turísticas – CIT, localizado próximo ao acesso principal da cidade que se conecta a Rodovia Anhanguera, porém está distante cerca de 3 km do centro histórico e da RCH.

A partir destes elementos visuais, surgiram algumas questões que ajudaram a nortear a pesquisa e a definir um plano de trabalho:

→ Quais informações são distribuídas ao longo dos fluxos direcionais? Como os pontos sinalizados são previamente selecionados e quais orientações ou direcionamentos são suficientes para guiar os indivíduos?

→ A composição visual contempla informações legíveis para as pessoas que caminham pela cidade? Estas informações são capazes de identificar, orientar e/ou advertir os indivíduos com segurança de sua origem até seu destino?

→ Identificar possíveis imóveis relevantes na paisagem, através da percepção espacial do usuário, pode influenciar na tomada de decisão dos fluxos?

→ O design informacional no espaço público urbano pode contribuir para a difusão da memória local, conectando pessoas e lugares?

Tais indagações auxiliaram a busca por métodos e instrumentos que pudessem apontar possíveis caminhos de investigação. O delineamento das etapas está mais bem apresentado nos subcapítulos seguintes.

3.2. INSTRUMENTOS METODOLÓGICOS

Quanto aos métodos, classifica-se a pesquisa como **exploratória** pois prevê uma coleta de dados sistemática e a observação direta dos fenômenos sociais (GIVEN, 2008). Categoricamente, a pesquisa pressupõe uma abordagem **qualitativa**, pois considera indispensável avaliar as situações em seus ambientes reais, compreendendo práticas interpretativas e as experiências dos indivíduos (FLICK, 2018).

De acordo com Groat e Wang (2013), a pesquisa qualitativa possui foco multimétodo e envolve a coleta de uma variedade de materiais empíricos, com destaque à interpretação e seus significados. Sobretudo, as estratégias procuram “explicar fenômenos sócio-físicos dentro de contextos complexos, e procuram considerar os fenômenos relevantes de uma forma holística” (GROAT; WANG, 2013, p.223).

Especificamente, o processo da pesquisa contempla três instrumentos, graficamente representados na Figura 38, sendo: (1) uma **Análise Visual** dos elementos gráficos com o intuito de caracterizar a sinalização existente; (2) um **Mapeamento Estratégico** do sistema de sinalização, através de dados primários e entrevistas com os especialistas técnicos, para compreensão das estratégias de implantação; em paralelo, torna-se fundamental a inclusão de (3) um **Estudo de Campo** com um percurso perceptivo que engloba a participação voluntária dos pedestres que circulam pela região central, somado ao *walkthrough* (RHEINGANTZ, 2009), que permite uma interação direta entre pesquisador e participante durante o processo de observação, e prioriza investigar as interrelações entre a orientação espacial e os deslocamentos dos usuários.

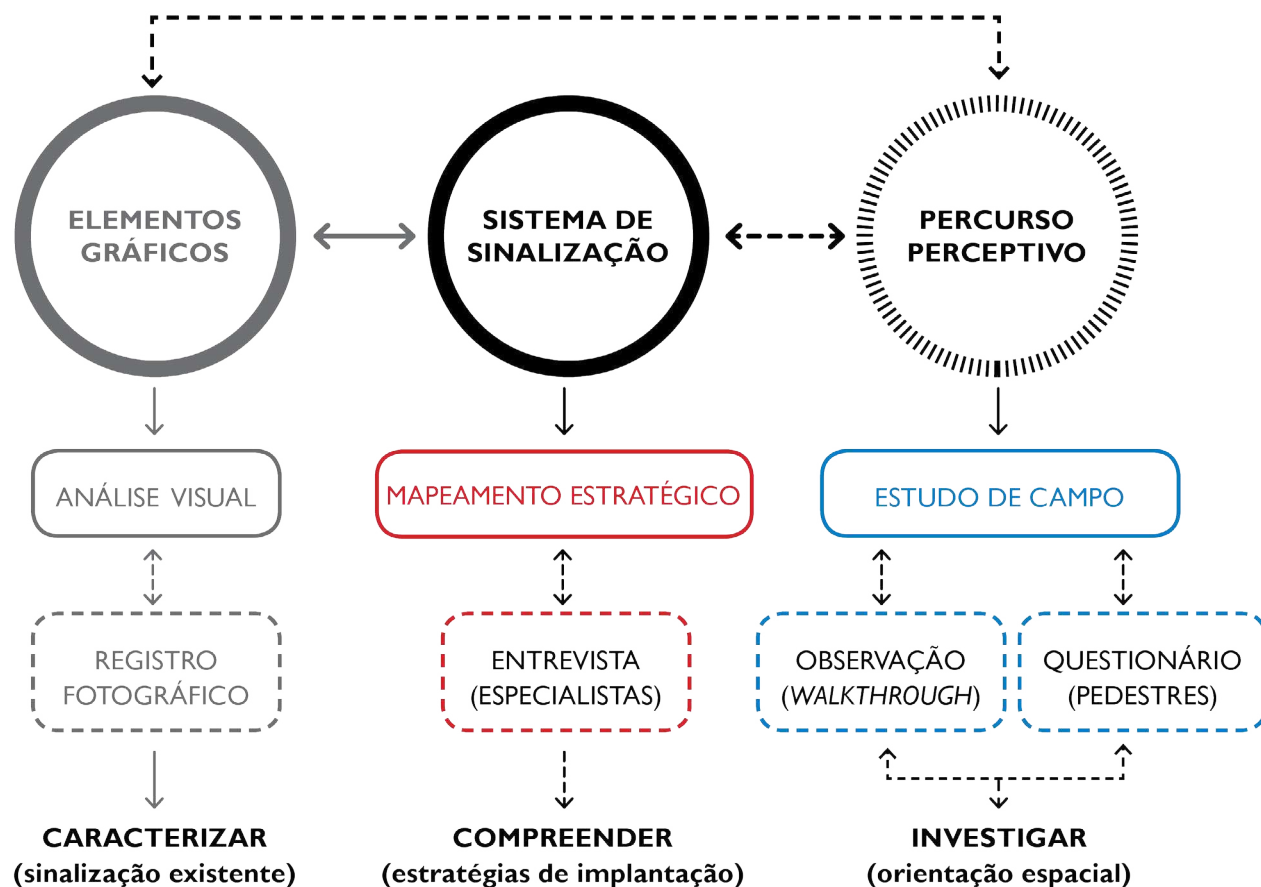


Figura 38. Delineamento dos instrumentos metodológicos. Fonte: elaborado pela autora.

Visando a organização, a formatação e a aplicação do experimento, as atividades foram previstas para ocorrer em três etapas distintas, contemplando grupos específicos:

→ **Etapa 1 – a análise visual** para elaboração do diagnóstico preliminar dos elementos gráficos e fluxos existentes, elaborada pela própria pesquisadora;

→ **Etapa 2 – o mapeamento estratégico** da implementação da sinalização, através dos apontamentos descritos pelos responsáveis técnicos envolvidos no projeto, execução e manutenção da RCH, obtido por meio de entrevistas;

→ **Etapa 3 – o estudo de campo**, por meio do percurso perceptivo, envolvendo a participação voluntária dos pedestres que circulam pela região central, e aplicação de um questionário para compreensão dos aspectos de orientação espacial durante o deslocamento (seja acompanhado ou realizado individualmente).

Este conjunto de procedimentos compõe o delineamento da pesquisa e reforçam a análise por método indutivo, que frequentemente evolui para um processo interativo (GROAT; WANG, 2013). A partir da observação *in loco* será possível formular uma hipótese explicativa e obter conclusões (GIL, 2002), onde a triangulação de dados e uma interpretação mais criteriosa dos fatos, possibilitam uma perspectiva inovadora sobre a experiência humana (SEAMON; GILL, 2016).

Em suma, a análise ocorrerá a partir dos estudos ambientais, das situações de pessoas reais em tempos e lugares existentes, enquanto utilizam estes locais, e envolvem uma compreensão aprofundada da percepção espacial fundamentada na observação, suas experiências e interconexões (SEAMON; GILL, 2016). E, portanto, é inerente permitir que ajustes sejam feitos à medida que a pesquisa avança.

Há diversas ferramentas de investigação da percepção ambiental para avaliação perceptiva do ambiente construído, tomando como base a Metodologia Ergonômica para o Ambiente Construído – MEAC, denominada por Vilma Villarouco em 2009. Em pesquisas exploratórias é comum realizar passeios acompanhados, percursos comentados ou aplicar questionários e entrevistas para obter dados verbais dos usuários sobre os ambientes avaliados. Estes instrumentos, sobretudo as perguntas abertas, permitem coletar informações subjetivas, mas também são efetivos quando

aplicados com especialistas a fim de obter uma avaliação mais precisa sob um olhar técnico, pois permitem o surgimento de dados qualitativos importantes e o aprofundamento de informações específicas (FERRER *et al.*, 2022).

Gifford (2016) destaca que a técnica do acompanhamento comportamental é comumente usada para registrar sistematicamente os comportamentos e movimentos das pessoas à medida que ocorrem em locais específicos. E quando centrados no indivíduo podem ser estruturados através desses 5 passos: (1) desenhar um mapa da área de observação; (2) definir as categorias comportamentais e seus códigos ou símbolos; (3) identificar as estratégias de amostragem; (4) desenvolver um procedimento de observação, acompanhar e registrar o movimento através do espaço, anotando os direcionamentos com setas; e (5) desenvolver um pré-teste.

Na maioria dos estudos de mapeamento centrado no indivíduo, os resultados são apresentados através de mapas ou resumidos em tabelas que mostram as atividades recorrentes em vários locais. As observações visuais podem ser convertidas em mapas compostos, que fornecem uma visão geral dos caminhos percorridos pelos indivíduos, ou identificar o comportamento de uma determinada amostra, por exemplo, o caminho percorrido pelas mulheres (GIFFORD, 2016).

Kevin Lynch já adotava o recurso do mapa síntese como uma ferramenta de análise visual dos elementos urbanos coletados em campo, associando a análise ao resultado das entrevistas por meio da representação de símbolos (Figura 39).

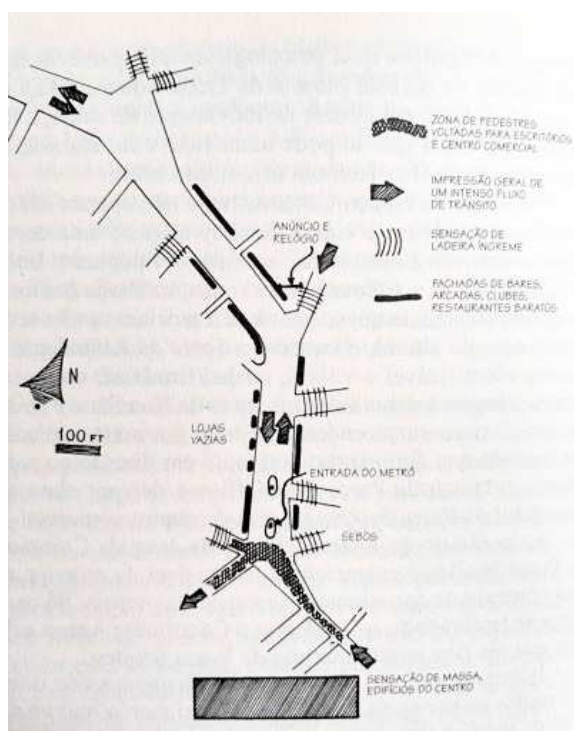


Figura 39. Mapa síntese dos elementos visuais. Fonte: LYNCH (2011, p. 208).

Após os registros, os elementos de sinalização serão analisados priorizando os conceitos capazes de transmitir informações visuais, sejam através de um conjunto de elementos urbanísticos que permitem ao indivíduo navegar na cidade; pela capacidade de identificar descritivamente os aspectos negativos e positivos dos ambientes; ao reconhecer a legibilidade espacial por meio de uma circulação ou sistemas de comunicação integrados; ou quando incluem a articulação de componentes estratégicos que estruturam a comunicação (LYNCH, 2011; GIBSON, 2009; CALORI, 2007; HUNTER, 2010a; D'AGOSTINI, 2017).

Tais procedimentos técnicos e os respectivos instrumentos que compõe cada uma das etapas da pesquisa estão detalhadamente descritos a seguir.

3.2.1. ETAPA I – A ANÁLISE VISUAL

ANÁLISE VISUAL

A coleta primária de dados, correspondente à Análise Visual, tem como premissa compreender o conjunto de componentes de sinalização implantado na Rota do Centro Histórico e, sobretudo, possibilita caracterizar e analisar os elementos gráficos visuais existentes (GIL, 2002). Para isso, foram desenvolvidas sete atividades como parte dos levantamentos:

- elaborar uma lista dos atrativos turísticos da Rota do Centro Histórico a partir do website das Rotas Turísticas da PMJ;
- percorrer a Rota e identificar o uso atual de cada ponto turístico;
- destacar os imóveis tombados como patrimônio histórico e identificar qual o órgão responsável pelo tombamento – federal, estadual ou municipal;
- realizar um registro fotográfico *in loco* representativo dos imóveis e das placas informativas contemplados pela RCH;
- quantificar os pontos estratégicos demarcados pelos totens na região central;
- localizar o endereço exato dos imóveis e destacar os atrativos imateriais;
- inserir os dados em um mapa sintetizando as informações visuais.

Cada item deste diagnóstico preliminar permitiu uma leitura e interpretação abrangente dos dados, gerando uma análise visual dos fluxos e elementos existentes, que pode ser verificado no Capítulo 4. Tais informações tornaram-se uma base essencial para subsidiar as etapas seguintes – o Mapeamento Estratégico e o Estudo de Campo – que confirmam a importância do desenvolvimento deste protocolo inicial.

3.2.2. ETAPA 2 – O MAPEAMENTO ESTRATÉGICO

MAPEAMENTO ESTRATÉGICO

A etapa de Mapeamento Estratégico teve como principal objetivo o entendimento dos critérios de implantação do sistema de sinalização da RCH, e previu:

- entrevistas junto aos especialistas técnicos dos órgãos municipais e/ou profissionais envolvidos na implantação, gestão e manutenção do conjunto de sinalização turística da RCH;
- compreender as estratégias de distribuição das informações visuais na área central;
- identificar quais informações são direcionadas exclusivamente aos pedestres;
- transcrever as entrevistas, analisar e extrair as informações relevantes.

Foram realizadas cinco entrevistas, entre membros do corpo técnico da Prefeitura Municipal de Jundiaí, sob responsabilidade dos Departamentos de Fomento ao Turismo, da Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente, da Secretaria de Cultura e do Departamento de Patrimônio Histórico. Entre estes, houve ainda a participação de um cidadão jundiaiense – pesquisador, jornalista e entusiasta da cidade – que trabalhou a convite dos órgãos municipais, uma vez que desenvolveu pesquisas sobre o centro que foram incorporadas à RCH.

Dessa forma, contempla um escopo técnico diverso e incorpora escalas distintas, entre eles: (1) o projeto de implementação da rota turística, (2) o desenvolvimento do projeto gráfico da sinalização, (3) a definição dos locais turísticos, (4) a produção textual das placas informativas e (5) os responsáveis pela atual gestão da Rota.

Vale ressaltar que todas as entrevistas foram realizadas após a aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa – CEP, com a expressa autorização e consentimento dos entrevistados, respeitando o anonimato. As estratégias relevantes à pesquisa estão sintetizadas no Capítulo 4, enquanto as entrevistas podem ser lidas na íntegra nos Apêndices D (Implantação), E (Projeto Gráfico), F (Atrativos Históricos), G (Textos Históricos) e H (Patrimônio Histórico).

3.2.3. ETAPA 3 – O ESTUDO DE CAMPO

ESTUDO DE CAMPO

O Estudo de Campo, etapa empírica subsequente, adotou técnicas de observação no local, com o intuito de investigar os recursos de orientação espacial e percepções dos usuários durante o deslocamento pela RCH. Dessa maneira, envolveu:

- a definição das escalas e locais de observação;
- a formulação do questionário e um pré-teste dos instrumentos de análise;
- a produção de um mapa base de apoio ao percurso perceptivo;
- a divulgação do período de realização do percurso na região central, através de folder impresso, postagens via e-mail e mídias digitais;
- a realização de um *walkthrough*³ – método de análise que combina simultaneamente uma observação com uma entrevista;
- a observação passiva dos participantes voluntários durante o processo de tomadas de decisão;
- a aplicação dos questionários aos participantes e posterior análise dos dados.

3 Palavra originalmente mantida em inglês e que pode ser definido como um percurso dialogado ou uma entrevista acompanhada. Trata-se de um método de análise originário da psicologia ambiental que combina simultaneamente uma observação com uma entrevista, tem sido muito utilizado na avaliação de desempenho do ambiente construído, onde os aspectos físicos servem para articular as reações dos participantes em relação ao ambiente. Segundo Zeisel (1981), a primeira *Walkthrough* foi realizada por Kevin Lynch (1960) em Boston, quando convidou os grupos de respondentes voluntários para um passeio-entrevista pela área central da cidade (RHEINGANTZ, 2009).

Flick (2018) salienta a importância do observador se aproximar o máximo possível das atividades e experiências no ambiente dos estudos, e para que isso ocorra, além da observação em si é necessário desenvolver relações com as pessoas que permitam compreender os aspectos que a transformam. Ou seja, o percurso perceptivo torna-se um instrumento fundamental para análise de *wayfinding* do sistema de sinalização, assim como subentende-se que compreender a narrativa do espaço percorrido é um dos objetivos do estudo de campo realizado com os pedestres voluntários.

Segundo Careri (2013, p.31, grifo meu) é possível definir percurso como 3 atos possíveis:

- “da travessia (o percurso como ação do caminhar),
- a linha que atravessa o espaço (o percurso como objeto arquitetônico) e
- **o relato do espaço atravessado** (o percurso como estrutura narrativa)”.

Para direcionar o percurso dos participantes e tomando como base a delimitação do polígono histórico, foi estabelecido um recorte na região central que compreende aproximadamente 2.50 km passíveis de ser percorridos a pé, e contempla grande parte da Rota a ser mapeada, além de concentrar um intenso fluxo de pedestres. A proposta inicial do percurso se estende entre a estação férrea e o marco zero da cidade, localizado em frente ao Mosteiro de São Bento.

A partir deste trecho preliminar, adotou-se alguns pontos de apoio externos para a orientação inicial aos participantes e aplicação dos questionários. Ambos estão demarcados na Figura 40, foram escolhidos por sua relevância e localização estratégica, sem estabelecer qualquer vínculo entre as instituições e a pesquisadora, a saber:

- **A. Estação Ferroviária:** em função da grande circulação de pedestres, importante conexão entre a capital paulista e a região central – além do ponto de chegada dos passageiros do Expresso Turístico, que ocorre quinzenalmente;
- **B. Museu Solar do Barão:** um ponto referencial central situado em frente à Praça da Matriz e tombado como patrimônio histórico.
- **C. Marco Zero (geográfico):** localizado no Largo São Bento e escolhido como destino do percurso.

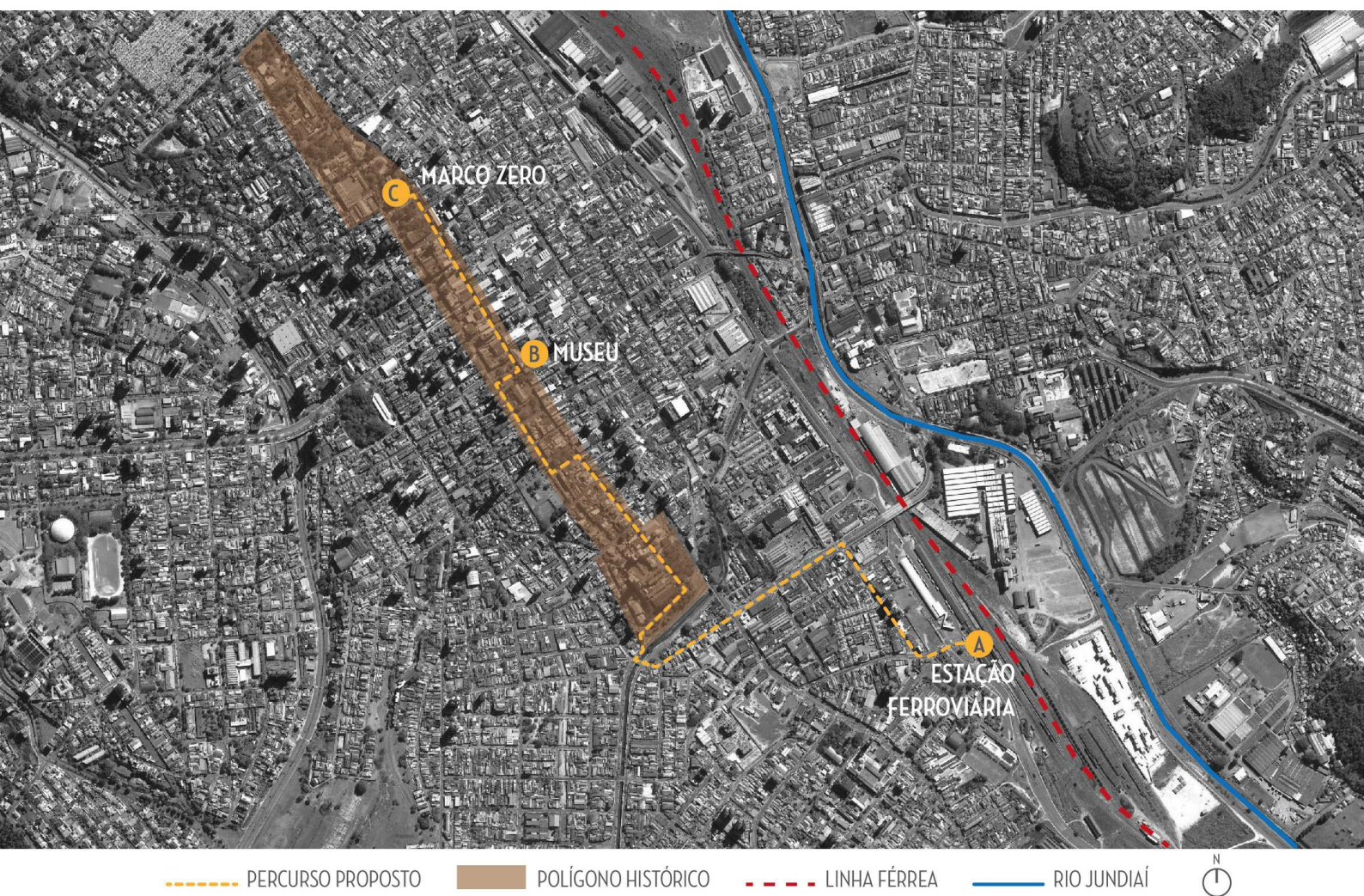


Figura 40. Recorte do percurso com a localização estratégica dos pontos de apoio para o estudo de campo. Fonte: Google, modificado pela autora, 2023.

Essencialmente útil em avaliações de desempenho, a aplicação do questionário após a realização do *walkthrough* é um instrumento importante quando há a necessidade de investigar similaridades entre um grupo de pessoas através da comparação de respostas de um sistema específico. A análise dos resultados obtidos possibilitará a veracidade dos atributos ambientais analisados (RHEINGANTZ, 2009).

Assim como as entrevistas, o estudo de campo envolvendo participantes só pôde ser iniciado após a aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa – CEP. Durante este período preparatório, foram realizados percursos exploratórios informais para avaliação prévia, a produção de um folder de divulgação da pesquisa e um mapa base para orientação geral dos participantes, assim como a elaboração do questionário digital. Todo o conjunto desenvolvido está incluído no Capítulo 4, detalhadamente.

3.3. ASPECTOS ÉTICOS DA PESQUISA

Como parte dos procedimentos envolveram estudos com seres humanos, houve o cuidado quanto aos aspectos éticos e a coleta de dados, com total respeito às normas científicas em salvaguardar os direitos e a dignidade dos participantes. Um projeto detalhado contendo todo o escopo previsto foi submetido para análise do Comitê de Ética em Pesquisa – CEP, direcionado a área de Ciências Humanas e Sociais – CHS.

O Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE foi redigido em duas versões, contemplando (1) os especialistas ou responsáveis técnicos envolvidos na elaboração e implementação da sinalização e (2) os pedestres que voluntariamente participaram do estudo de campo na região central de Jundiaí, ambos sob supervisão da pesquisadora. Ao concordar em participar, cada indivíduo recebeu uma cópia do TCLE, em formato impresso ou digital (disponibilizado para *download* através do questionário), contendo as informações sobre a pesquisa e os respectivos contatos da pesquisadora e do CEP.

Ressalta-se que não se apresentaram riscos físicos ou psicológicos a nenhum participante, porém previu-se que alguns não quisessem responder às questões apresentadas por motivos pessoais ou relacionados às dinâmicas propostas e, eventualmente, decidiram pela não adesão. A participação foi totalmente voluntária e pôde ser interrompida a qualquer momento, se o participante assim o desejasse, sem nenhum tipo de penalização ou prejuízo. E uma vez que a pesquisa não trouxe ônus aos participantes, não foram previstos ressarcimentos financeiros.

A identidade de todos os participantes foi mantida em sigilo e nenhuma informação identificada ou identificável será fornecida a outras pessoas que não compõe a equipe de pesquisadoras. Os nomes não foram citados em nenhuma etapa, inclusive quando da divulgação dos resultados, pois os dados coletados são exclusivos para as finalidades previstas. Na transcrição das entrevistas, por exemplo, houve a substituição dos nomes por siglas que mantivessem o anonimato a todos os participantes.

Por seu caráter experimental, não houve benefícios diretos e imediatos aos participantes. No entanto, os resultados obtidos poderão servir como base para novas práticas e investigações.

O projeto da pesquisa foi aprovado pelo CEP-CHS, conforme registro do número de protocolo na Plataforma Brasil: CAAE 66970322.5.0000.8142, e o Parecer Consubstanciado número 6.043.443 é apresentado na íntegra no Anexo A. Os respectivos Termos de Consentimento Livre e Esclarecido disponibilizados aos dois grupos de participantes – responsáveis técnicos e pedestres – estão inteiramente contemplados nos Apêndices B e C, respectivamente.

“

Aprender com a paisagem existente é, para o arquiteto, uma maneira de ser revolucionário. Não do modo óbvio, que é derrubar Paris e começar tudo de novo, como Le Corbusier sugeriu na década de 1920, mas de outro, mais tolerante, isto é, questionar o modo como vemos as coisas.

Robert Venturi e Denise Scott Brown

Análise Visual dos Elementos Gráficos

Mapeamento Estratégico da Implantação

Percurso Perceptivo dos Fluxos

Pré-teste do Percurso e Questionário

Percepções dos Caminhos Percorridos



DESENVOLVIMENTO E RESULTADOS

4

DESENVOLVIMENTO E RESULTADOS

O conjunto de instrumentos aplicados proporcionou uma análise dos resultados mais precisa, capaz de apontar quais dispositivos de orientação são utilizados com maior segurança pelos usuários durante o percurso, sejam eles tangíveis: totens, placas, mapas, materiais impressos, marcos arquitetônicos, por exemplo; ou intangíveis, como: a paisagem, informações interpessoais, dispositivos móveis, aplicativos, sistema GPS¹ ou experiências cotidianas.

Contudo, a análise também abriu precedentes para detectar possíveis adequações aos sinais e símbolos orientativos, pontuais ou direcionais. Essas orientações visuais com foco na escala do pedestre poderão melhorar o entendimento dos espaços urbanos sinalizados e assim proporcionar o acesso adequado e seguro às informações, gerando espaços legíveis e claros sobre as rotas a serem percorridas.

¹ GPS é a sigla do inglês *Global Positioning System*, ou sistema de posicionamento global (tradução livre), que através de um conjunto de satélites fornece a um aparelho móvel a sua posição em relação às coordenadas terrestres. Fonte: Dicionário Priberam da Língua Portuguesa.

Acredita-se que as etapas metodológicas poderão ser utilizadas em futuras pesquisas e aplicadas de forma adaptável a qualquer município, além de contribuir para a criação de uma base referencial informativa, tanto aos estudos em design informacional, quanto para orientar futuras implementações e estratégias de *wayfinding* em espaços públicos contemporâneos.

Em relação à importância do diagnóstico, compreende-se como necessário o estudo *in loco* para produção da análise gráfica e caracterização dos elementos existentes, assim como a identificação dos critérios adotados pela equipe técnica para a implementação do sistema de sinalização. Após contemplar as três etapas prévias, foi possível identificar como a composição dos elementos visuais é capaz de transmitir um conjunto significativo, legível ou acessível de informações aos pedestres. E, ainda, como a percepção espacial pode afetar positivamente os fluxos de pedestres, estabelecendo uma conexão entre pessoas e lugares.

4.1. ANÁLISE VISUAL DOS ELEMENTOS GRÁFICOS

A partir da Etapa 1 (Análise Visual) realizada na área central, foi possível identificar os 100 atrativos turísticos, a localização exata de cada imóvel, e assim delimitar o percurso no trecho com maior concentração de imóveis significativos e devidamente sinalizados, ou seja, entre a estação ferroviária e o marco zero da cidade (Figura 41).



Após a escala macro, foi possível avançar para a análise do contexto da Rota e verificar cada elemento de sinalização existente, detalhados abaixo.

→ **Totem:** a princípio foram identificados 8 totens localizados nas proximidades da RCH, contendo: o selo de identidade da rota e a tipografia indicativa (informações visíveis a longa distância ou direcionada a veículos e ciclistas), a silhueta de identidade da rota com iluminação noturna, um texto informativo da rota e da área envoltória, além do *QR Code* com direcionamento para o site das Rotas Turísticas e informações da PMJ (disponíveis na escala do pedestre). Estes detalhes técnicos foram redesenhados e apresentam-se respectivamente pelas Figuras 42, 43 e 44.

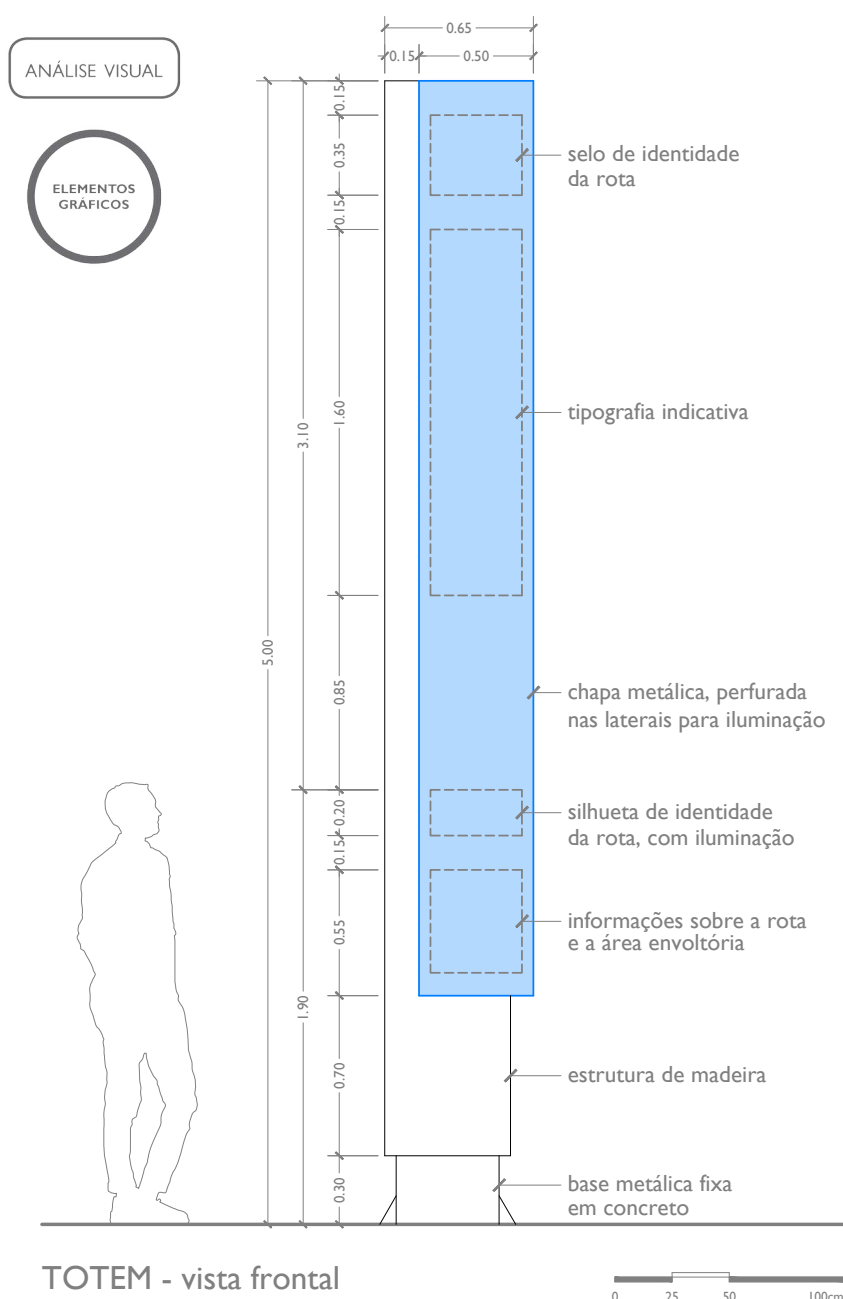


Figura 42. Selo de identificação visual da RCH. Fonte: Rotas Turísticas Jundiá.



Figura 43. Totem em detalhe, na escala do pedestre, localizado na Praça da Matriz. Fotografia: da autora, maio de 2023.

Figura 44. Totem ilustrativo com os dados técnicos. Fonte: elaborado pela autora, a partir do levantamento fotográfico, 2023.

Cada um dos totens possui um texto orientativo específico da região em que se insere e traz curiosidades históricas sobre o local e o entorno imediato, que estão exemplificados entre as imagens 45 a 49 abaixo. O projeto original dos totens turísticos é de autoria da PMJ e está contemplado no Anexo D.

Figura 45. Totem localizado na Praça da Matriz. Fotografia: da autora, maio. 2023.

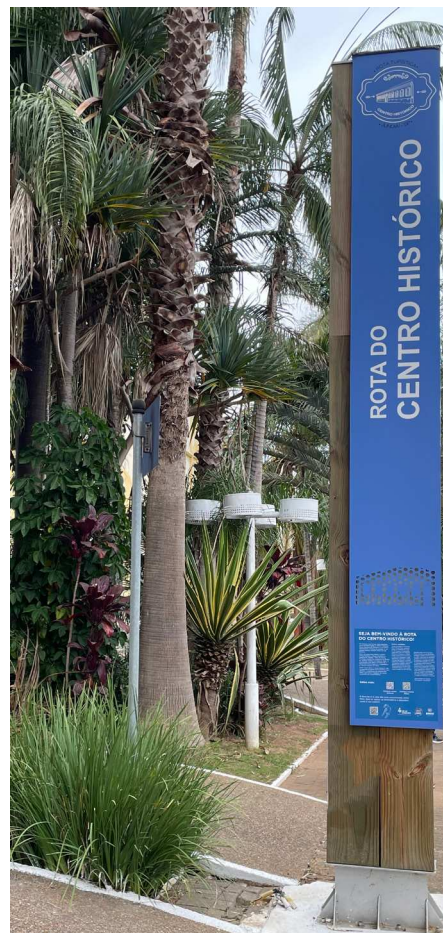


Figura 46. Detalhe do totem da Praça da Bandeira. Fotografia da autora, junho. 2023.

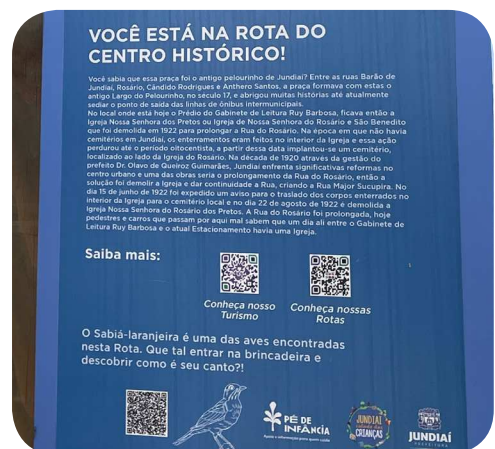
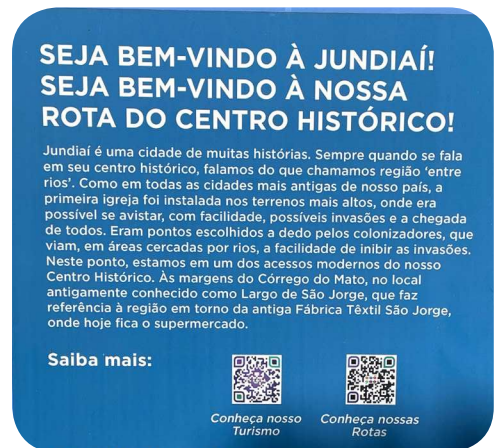


Figura 47. (acima) Detalhe do totem na Av. 9 de julho.
Figura 48. (centro) Detalhe do totem na Vila Rio Branco.
Figura 49. (abaixo) Detalhe do totem na Praça Rui Barbosa. Fotografias da autora: junho. 2023.

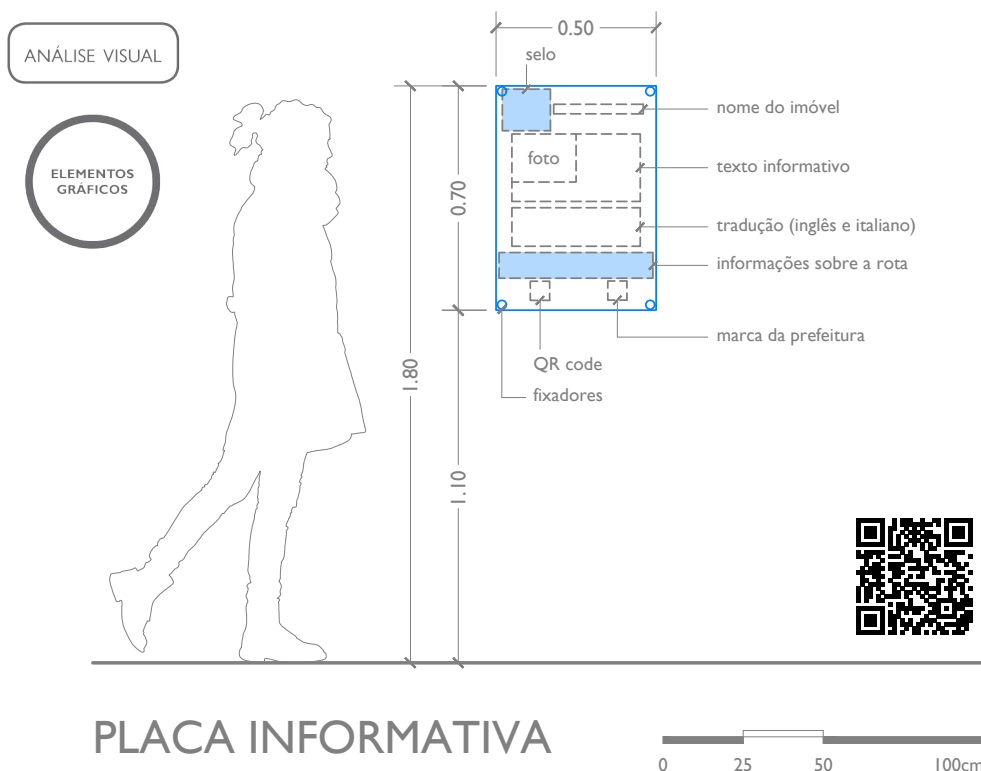


Figura 50. Placa informativa em detalhe. Fotografia da autora: agosto de 2022.

Figura 51. QR Code disponível nas placas informativas da RCH. Fonte: Rotas Turísticas Jundiáí.

Figura 52. Placa informativa contendo dados técnicos. Fonte: elaborada pela autora, a partir do levantamento fotográfico, 2023.

→ **Placas informativas:** apenas os edifícios da RCH possuem placas afixadas na fachada (Figura 50), com dimensionamento aproximado de 50 cm de largura por 70 cm de altura, posicionados em local visível e próximo ao acesso principal, a uma altura aproximada do piso de 1.10 m, sempre que possível. Contém: o selo indicativo da rota, o nome identificável do imóvel, uma fotografia histórica, os textos informativos em português e com tradução para o inglês e italiano, o *QR Code* (Figura 51) e informações complementares das Rotas Turísticas. Tais detalhes estão elucidados pelo desenho técnico representativo (Figura 52).

Cerca de 20% dos pontos turísticos da RCH estão de fato sinalizados com placas informativas fixadas nas fachadas. Alguns atrativos não possuem identificação pois atualmente estão vazios, em reforma ou são considerados intangíveis, ou seja, não há um local possível para fixar os elementos informacionais. Há que considerar, ainda, que a algumas placas ficam expostas às intempéries e sofrem danos ou desgastes que dificultam a legibilidade – exemplificados na Figura 53 – e por isso os adesivos informativos são eventualmente substituídos.



Figura 53. Placa informativa desgastada na fachada da antiga Escola Paroquial. Fotografia da autora: junho, 2023.

Identificou-se que, infelizmente, as **placas direcionais** da RCH indicam somente a rota à longa distância prioritariamente aos veículos. E por esse motivo, não são objeto de estudo da pesquisa, que mantém o foco específico na compreensão da percepção usuário-ambiente e na orientação espacial dos pedestres em relação ao trajeto. Contudo, considera-se que seria de suma importância acrescentar informações direcionais aos usuários nos totens e nas placas informativas, permitindo por exemplo indicar os demais imóveis existentes no entorno imediato (com distância aproximada a ser percorrida a pé ou uma indicação temporal), que tornasse possível ao usuário tomar a decisão de inclusão destes exemplares em sua própria rota de visitação.

Durante a etapa complementar, de Mapeamento Estratégico, verificou-se que algumas das placas direcionais posicionadas no entorno do Complexo Fepasa (ver Figura 37, p. 64), foram substituídas em função da atualização do nome, recentemente intitulado 'Espaço Expressa'. Além da nomenclatura, houve a substituição da iconografia da Rota do Centro Histórico pelo símbolo recomendado pelo Manual do IPHAN – Figura 54.



Figura 54. Placa direcional localizada na Av. dos Ferroviários, alterada em meados de agosto. Fotografia da autora: agosto, 2023.

Além dos totens e das placas informativas, todos os 100 atrativos turísticos da Rota do Centro Histórico foram listados, identificados, fotografados e localizados geograficamente, produzindo um registro atualizado de informações, que posteriormente foram incorporados a um mapa-síntese do conjunto (em versão digital e acessível online). Para cada ponto turístico foram mapeados e inseridos os seguintes dados: o nome original do imóvel, a identificação do uso atual, a(s) fotografia(s), a localização geográfica e o órgão de tombamento competente. Este levantamento pode ser visualizado parcialmente na Tabela 2, enquanto os dados completos estão apresentados no Apêndice A e, ainda, compilados visualmente no mapa interativo.

Pontos Turísticos da Rota do Centro Histórico - Jundiaí/SP				Levantamento		
Fonte: elaborado por Priscila Machado Meireles, a partir dos dados da PMJ				2022 - 2023		
	O que visitar	Uso Atual	Tombamento	Foto	Placa	Totem
1	Antiga Câmara e Fórum	Agência do Banco do Brasil		OK	OK	
2	Antiga Creche da Argos	Centro Educacional - PMJ		OK	sem placa	
3	Antiga Escola Gasparian	Associação e Clube dos Surdos Jundiaí		OK	sem placa	
4	Antiga Estação de Água	Velório Municipal		OK	sem placa	
5	Antiga Fábrica de Palitos de Fósforo	imóvel vazio (fechado)			fechado	
6	Antiga Loja Nova	Loja Rosana Jóias e Relógios		OK	sem placa	
7	Antiga Padaria Palma	Choperia Palma		OK	sem placa	
8	Antiga Sede da DAE	Posto de Atendimento da DAE			sem placa	
9	Antigo Armazém	Aliança Serviços Contábeis			sem placa	
10	Antigo lago na praça Arnaldo Levada	Praça Arnaldo Levada			imaterial	
11	Antigo Mercado Municipal	Centro das Artes - Sala Glória Rocha		OK	reforma	
12	Ao Esporte Jundiaense	Lojas comerciais diversas			sem placa	
13	Aromas no sobrado	imóvel vazio (fechado)		OK	intangível	
14	Bar Chafariz	Bar Chafariz		OK	sem placa	
15	Barreira	passagem sobre trilhos		OK	imaterial	A
16	Bela Vista	Rua Bela Vista			intangível	
17	Bomboniere Marabá	imóvel vazio (fechado)		OK	fechado	
18	Caixa D'Água	Caixa D'Água		OK	sem placa	
19	Câmara Municipal	Câmara Municipal		OK	OK	
20	Casa da Criança	Casa da Criança N.Sra. do Desterro		OK	sem placa	
21	Casa da Família Chagas	Residência		OK	sem placa	
22	Casa da Família Prado	Loja Pernambucanas	CONDEPHAAT	OK	sem placa	
23	Casa Fagundes	Abrapa Jundiaí			sem placa	
24	Casa Novecentista	usos diversos			sem placa	
25	Casa Rosa	imóvel vazio (em restauro)	COMPAC	OK	sem placa	

Tabela 2. Levantamento dos Pontos Turísticos da Rota do Centro Histórico. Fonte: elaborado pela autora, a partir das "Rotas Turísticas" da PMJ, 2022-2023.

Na tentativa de sintetizar os dados diagnosticados e torná-los acessíveis, além da lista dos atrativos turísticos, optou-se por criar um mapa visual e interativo que pudesse agrupar as informações da rota, permitindo visualizar o sistema em sua totalidade. Mais do que isso, que facilitasse a leitura e interpretação de maneira mais abrangente, além de garantir a autonomia aos visitantes. O Mapa Interativo Digital contemplando os 100 pontos turísticos da RCH – com base do *Google Earth* e representado parcialmente na Figura 55 – pode ser acessado aqui: [mapa interativo digital](#). O mapa pode ser acessado por qualquer usuário com acesso a internet, através do endereço eletrônico ou pela leitura do QR Code (disponível na Lista de Tabelas, p. 15).

A importância da elaboração dos desenhos técnicos e, principalmente, a inserção dos dados coletados no mapa digital, durante esta etapa inicial, reforçam a interpretação gráfica e visual do diagnóstico, como instrumento de análise e como uma ferramenta que possibilita o acesso e compartilhamento de informações em outras plataformas, inclusive no meio digital.

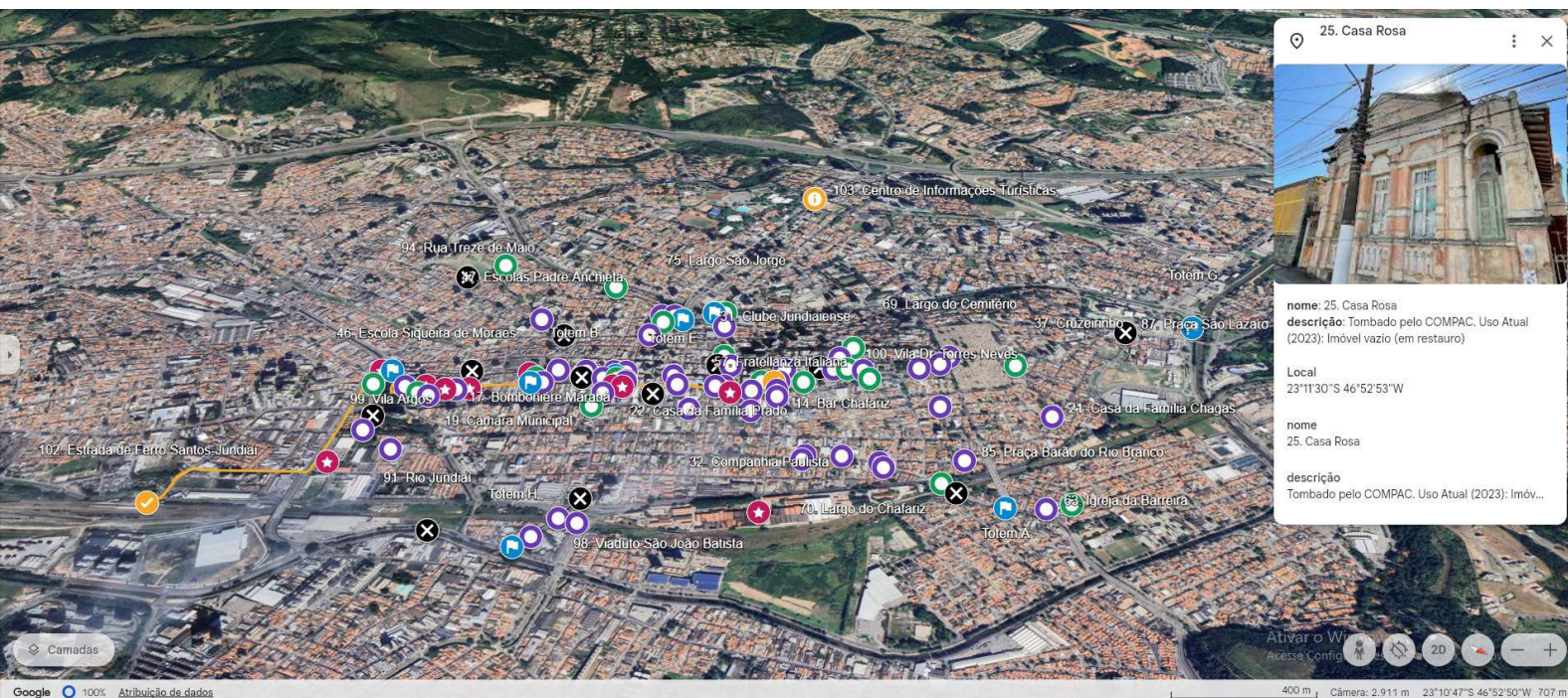
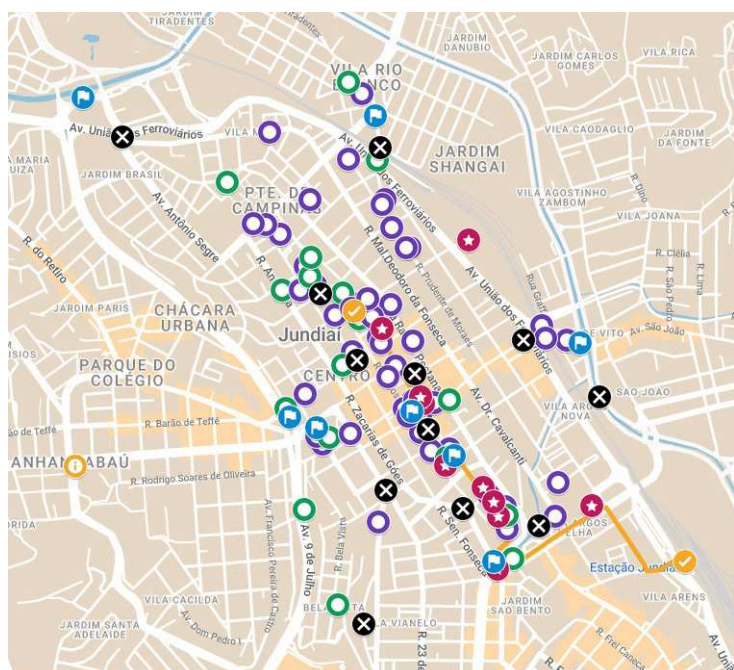


Figura 55. Vista geral do Mapa Interativo Digital contemplando a Rota do Centro Histórico. Fonte: elaborado pela autora, 2023 (base Google Earth).

Para demarcar cada um dos pontos turísticos da Rota, os símbolos foram agrupados por cores e temas com o intuito de facilitar a visualização e compreensão dos elementos, conforme a legenda abaixo (Figura 56):



- ➔ **Roxo:** atrativos turísticos;
- ➔ **Vermelho:** imóveis tombados como patrimônio histórico;
- ➔ **Verde:** praças e parques;
- ➔ **Preto:** patrimônios imateriais ou intangíveis;
- ➔ **Azul:** totens indicativos;
- ➔ **Amarelo:** início e término do Percurso Perceptivo.

Figura 56. Legenda do Mapa Interativo Digital. Fonte: elaborado pela autora, 2023 (base Google Maps).

Harrower *apud* Mendonça *et al.* (2009, p. 106) considera que a internet revolucionou a cartografia, e entre os principais avanços permitiu o “acesso universal a mapas até então indisponíveis (...) e o surgimento de ferramentas para o desenvolvimento de aplicações sob demanda de forma eficiente e atualizável”. E complementa,

os mapas tornaram-se os instrumentos para navegação interativa (...), pois através deles o usuário pode selecionar o tipo e a quantidade de informação constante numa base de dados. O conceito de interatividade já está incorporado ao cotidiano de usuários de ambientes virtuais (MENDONÇA *et al.*, 2009, p. 105).

As ferramentas de visualização mais populares, como o software *Google Earth* e o portal *Google Maps*, influenciam diretamente a forma de produção de mapas digitais pelos usuários da web, uma vez que “constituem-se no conjunto de especificações que permitem a criação, desenho em tela e distribuição de dados *geoespaciais* a partir de uma ou mais fontes de dados remotas” (MENDONÇA *et al.*, 2009, p. 106). E, após a popularização da interface em dispositivos móveis, permitem ainda maior interatividade com as informações cartográficas acessíveis a qualquer lugar.

Além da caracterização preliminar dos elementos de sinalização, esta etapa inicial permitiu detectar algumas lacunas nas informações disponibilizadas e que poderiam evitar possíveis conflitos de orientação, como:

- Indicar os pontos da rota como uma demarcação de origem (início) e destino (fim), mesmo que sugestivamente;
- Ausência de direcionamentos em possíveis trechos onde ocorre uma mudança de direção do percurso, seja através de placas ou símbolos direcionais;
- Não há informações indicativas da distância a ser percorrida, ou tempo estimado, que permita ao visitante localizar os imóveis próximos da localidade;
- Inexistência de um mapa parcial ou completo da rota em pontos estratégicos de grande fluxo. Poderia ser facilmente incorporado aos totens ou em formato digital – acessível no site oficial, através do *QR Code* ou por um aplicativo da RCH.
- Prever acessibilidade universal e não exclusivamente por recursos visuais. Ampliar a sinalização através do princípio dos dois sentidos.

Tais informações poderiam ser incorporadas ao sistema informativo de maneira gradual, garantindo uma visitação mais inclusiva e suprimindo parcialmente as lacunas.

Assim como a maioria das cidades interioranas paulistas, a história do bairro central se confunde com as próprias origens. Ainda hoje, o centro traz as marcas desse passado em seu arruamento e nas construções que compõem o patrimônio histórico-cultural do município, o que significa que passear por suas ruas é conhecer parte desta história.

Historicamente, a cidade possuía apenas quatro ruas centrais, paralelas umas às outras, chamadas de Rua Direita (atualmente Barão de Jundiá), Rua do Meio (Rua do Rosário), Rua Nova (Senador Fonseca) e Rua Boa Vista (Zacarias de Góes) – Figura 57. As melhores casas eram construídas de taipa e terra, enquanto as edificações mais humildes usavam o pau a pique e coberturas de sapé.

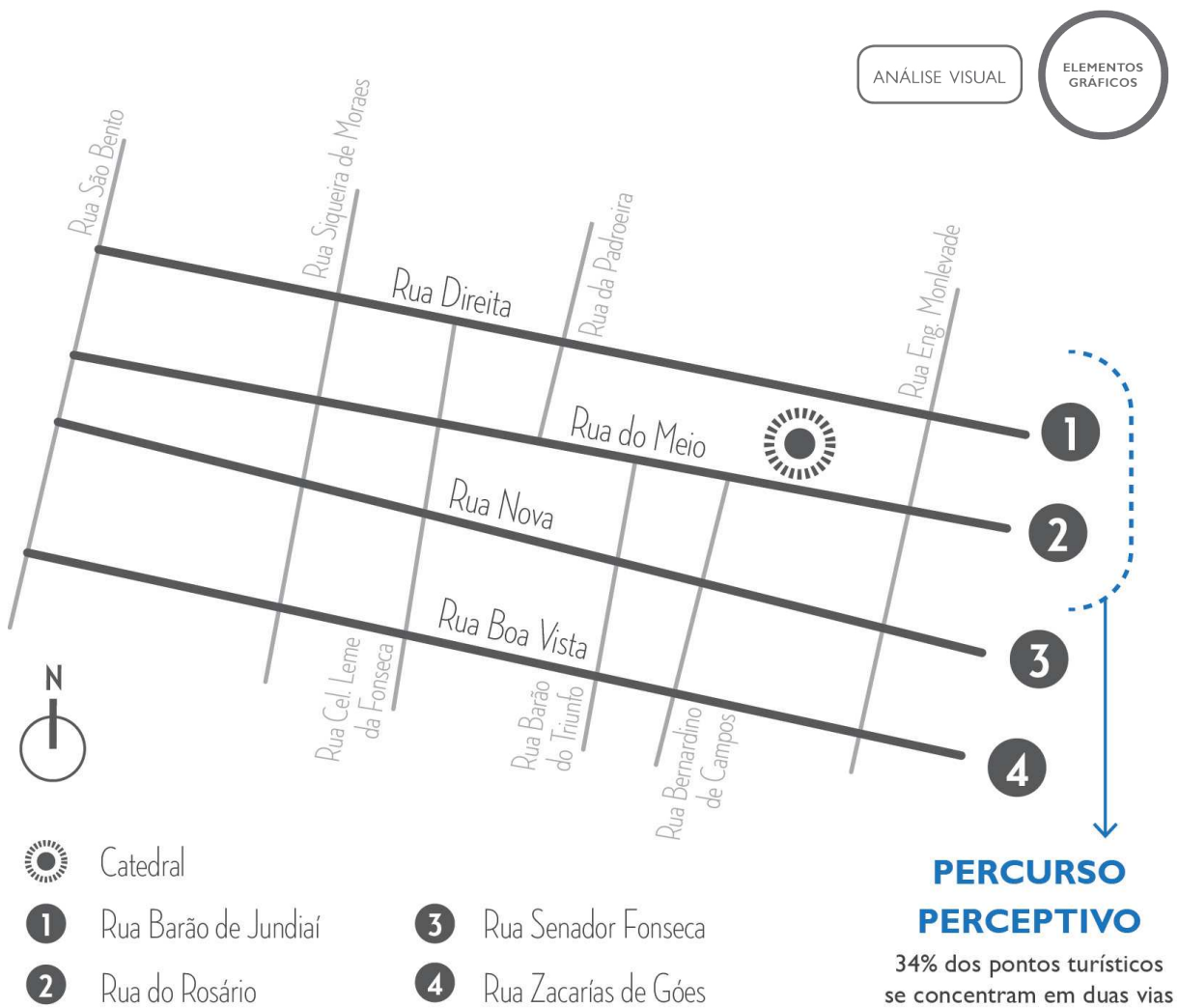


Figura 57. Mapa das 4 ruas que originaram a região central. Fonte: MEIRELES (2014) adaptado em 2023.

Visando a delimitação do percurso, algumas características foram priorizadas, entre elas, a distância a ser percorrida a pé, a acessibilidade – item imprescindível – e a concentração de edificações relevantes, construídas em diferentes períodos, que pudessem ser consideradas atrativas e de fácil identificação aos visitantes.

Preliminarmente, foi possível mapear nove imóveis através de símbolos representativos das próprias silhuetas dos edifícios (Figura 58), que configuram uma sequência visual que sobressai ao conjunto edificado no eixo da Rua Barão de Jundiá, concentra a maior parte de exemplares tombados como patrimônio histórico e são objeto de estudo de percepção espacial durante o percurso (Figura 59).

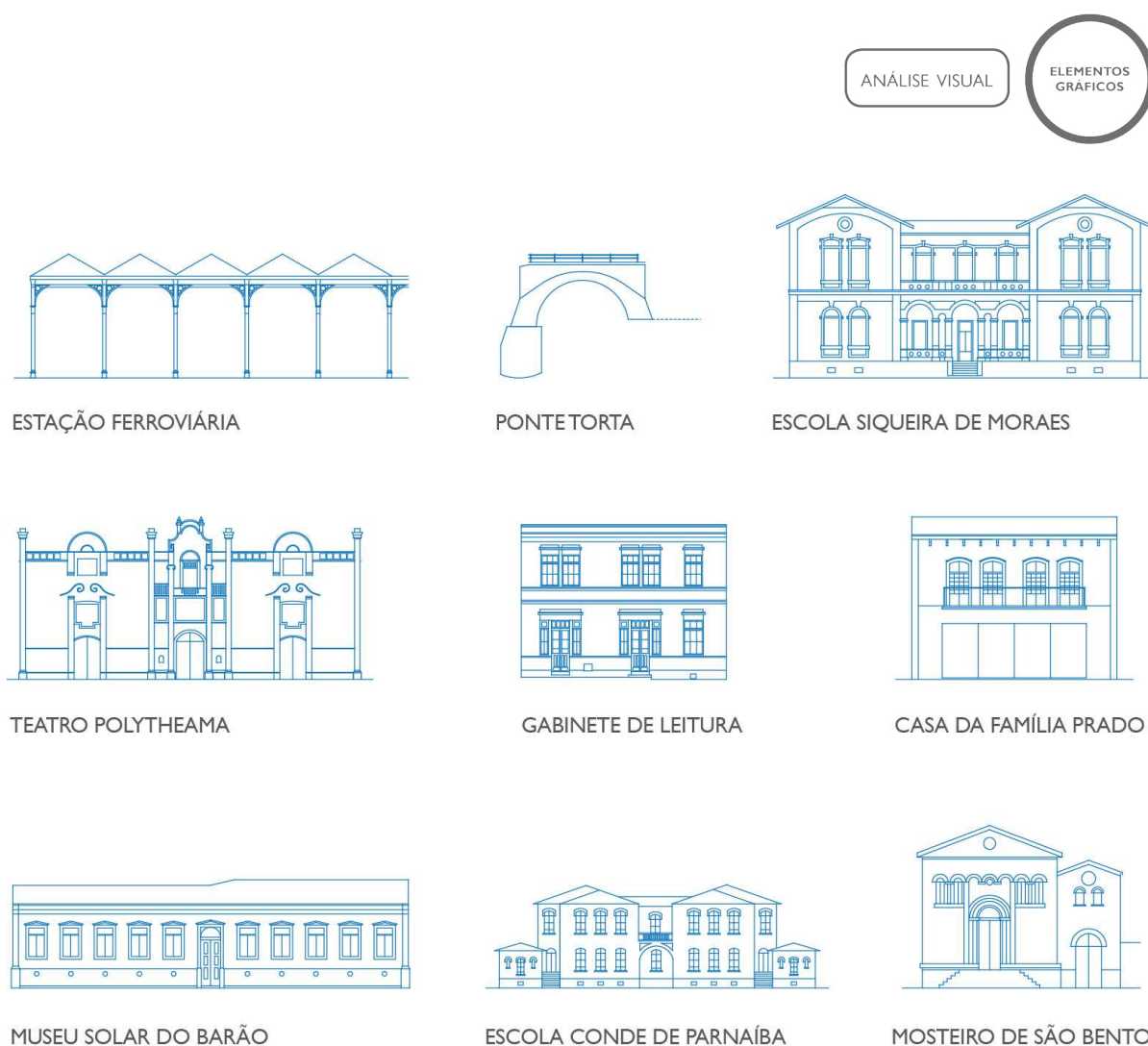


Figura 58. Silhuetas dos imóveis significativos que podem ser encontrados durante o percurso. Fonte: MEIRELES, 2014.

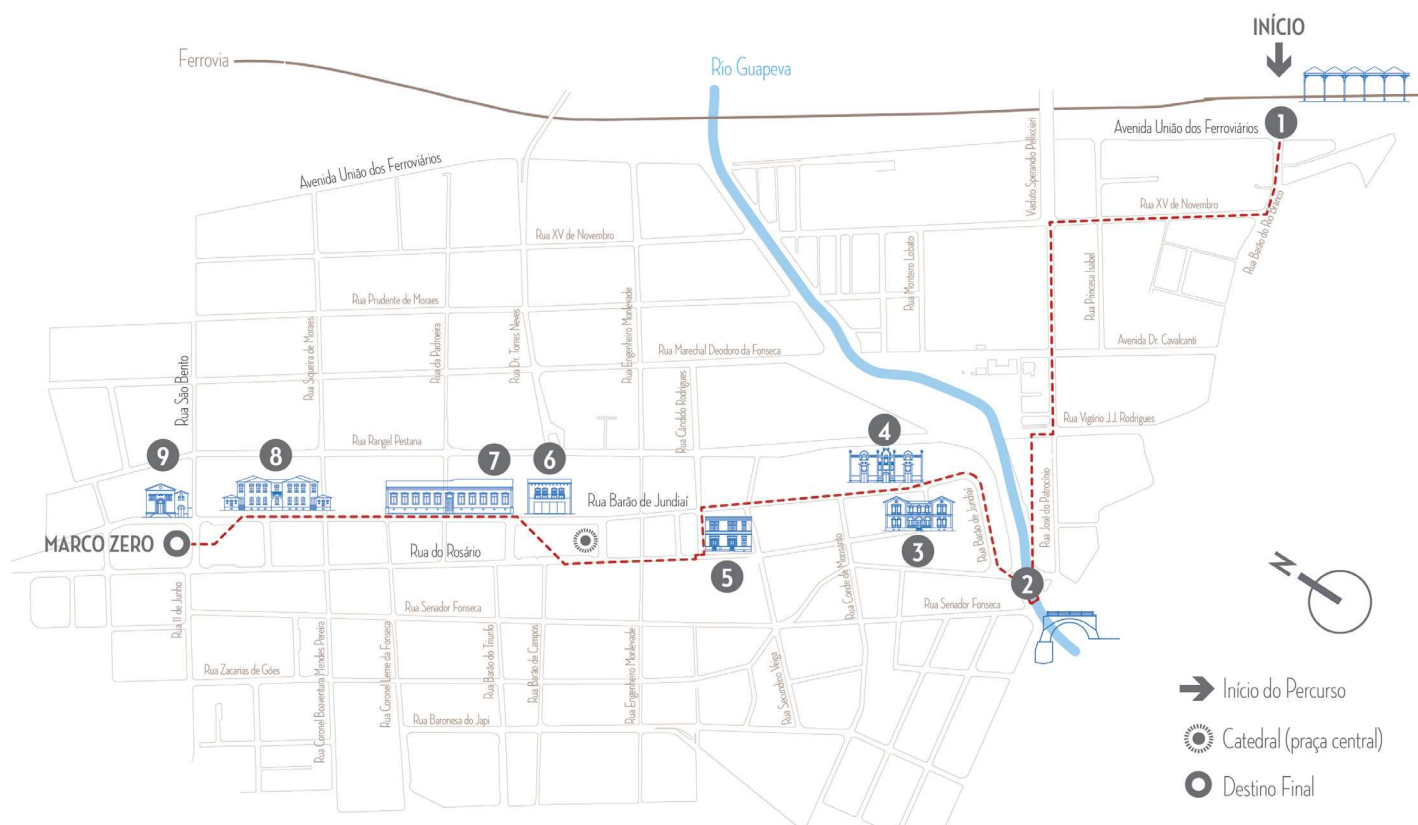


Figura 59. Mapa do percurso proposto para o Estudo de Campo. Fonte: elaborado pela autora, 2023.

Desde o início, optou-se por organizar os dados através da cartografia por ser uma informação visualmente legível e que facilitaria a verificação das etapas seguintes ao permitir confrontar a totalidade das informações e compreender as estratégias adotadas pela equipe técnica. Esta análise gráfica também norteou a organização, a divulgação e a elaboração do questionário do percurso perceptivo.

Segundo D'Agostini (2017, p.293)

mapas também podem ser representados por meio do desenho em perspectiva, com uma ideia sobre a tridimensionalidade e demais características específicas de um local. Normalmente, esse tipo de mapa apresenta em seu desenho a arquitetura de prédios ou a característica de algum ponto como uma praça, um monumento, etc. Isso permite que o usuário memorize tais representações ao associá-las com aquilo que foi visto durante seu percurso, facilitando assim o reconhecimento dos pontos de referência.

Vale ressaltar que estes ícones gráficos são apenas uma base do diagnóstico, pois subentende-se que a etapa exploratória apontará outros elementos da paisagem que possam contribuir como marcos visuais para um número significativo de participantes.

Posteriormente, os elementos de sinalização da RCH foram analisados segundo os critérios de Strunk (2007) e caracterizados conforme a Tabela 3.

CRITÉRIOS *	TOTEM	PLACA INFORMATIVA
ALFABETO (legibilidade e qualidades de leitura a distância)	• tipografia com contraste legível; • uso em diferentes escalas (veículo, ciclista e pedestre - incluindo as crianças).	• tipografia com contraste legível; • exclusivo para escala pedestre.
ESQUEMA CROMÁTICO (contrastes para leitura e a hierarquização das informações)	• texto branco em destaque; • fundo azul; • alta exposição a luz do sol.	• texto preto em destaque; • fundo cinza; • algumas com alta exposição e outras posicionadas à sombra.
PICTOGRAMA (sinais gráficos, abstratos ou figurativos, usados para informar sem o auxílio de palavras)	• selo de identidade da RCH; • silhueta de identidade da RCH em chapa perfurada; • símbolos de pássaros (para crianças); • inexistência de setas orientativas.	• selo de identidade da RCH; • inexistência de setas orientativas.
SUPORTE (as bases onde a sinalização será aplicada)	• placa de ACM adesivada; • estrutura em madeira (5 m altura); • base metálica fixada no piso; • bom estado de conservação, exceto iluminação noturna (vandalismo).	• placa de ACM (50 x 70 cm); • fixação na fachada dos imóveis com 4 parafusos; • estado de conservação ruim (exposição a intempéries).

* Critérios de acordo com STRUNK (2007).

Tabela 3. Caracterização dos elementos de sinalização da RCH. Fonte: elaborado pela autora, 2023.

Segundo os critérios da ABNT-NBR 9050:2020, ambos os elementos de sinalização – totem e placa informativa – podem ser caracterizados como:

- ➔ informação: **de localização** – sinais que orientam para localizar um espaço;
- ➔ categoria: **informativa** – que identifica os elementos de um espaço;
- ➔ instalação: **permanente** – utilizada em espaços com a função já definida;
- ➔ tipo: **visual** – composta por mensagens de textos, contrastes e figuras.

Em suma, a Etapa 1 de Análise Visual identificou (Figura 6o):

- **100 atrativos turísticos** levantados (uso atual, fotografias e localização);
- **8 totens** indicativos de acesso à Rota do Centro Histórico;
- **17 imóveis sinalizados** com placas informativas fixas na fachada;
- **12 imóveis tombados** como patrimônio histórico (85% estão no centro);
- a necessidade de criar **um mapa interativo digital** completo da RCH.

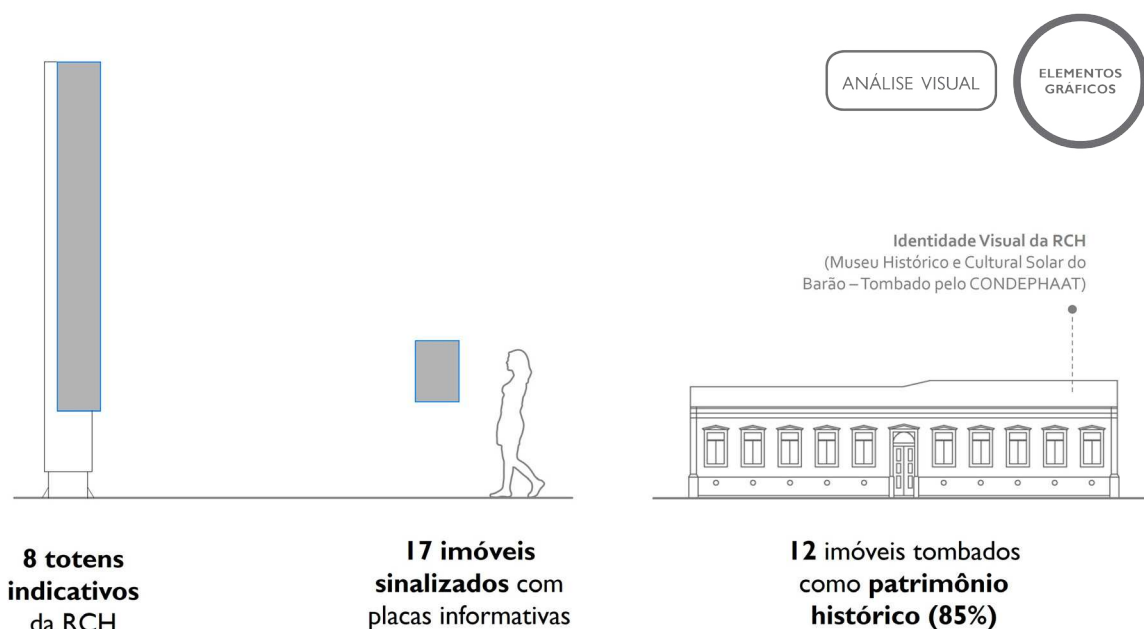


Figura 6o. Elementos identificados durante a Análise Visual. Fonte: elaborado pela autora, 2023.

Ressalta-se a importância da produção do mapa digital desde a etapa preliminar para o diagnóstico dos elementos gráficos, principalmente por permitir analisar o conjunto de atrativos turísticos sinalizados e facilitar a leitura e interpretação dos dados visualmente demarcados pela RCH. Incluir os dados coletados no mapa foi essencial para confrontar as informações de implementação durante o Mapeamento Estratégico e mantê-lo atualizado após as entrevistas complementares com o corpo técnico, assim como possibilitou organizar e simplificar as informações que seriam disponibilizadas aos participantes durante a terceira etapa, do Estudo de Campo com o Percurso Perceptivo.

4.2. MAPEAMENTO ESTRATÉGICO DA IMPLANTAÇÃO

Com o intuito de compreender as estratégias da implantação do conjunto sinalizado da Rota Turística do Centro Histórico em Jundiaí, previu-se como segunda etapa metodológica a realização de entrevistas com os responsáveis técnicos, agrupando 5 assuntos correlatos e seus respectivos órgãos municipais responsáveis:

→ **Implantação** – Departamento de Fomento ao Turismo, que faz a gestão das 8 Rotas Turísticas desde o início da implementação;

→ **Projeto Gráfico** – Secretaria de Planejamento Urbano e Meio Ambiente;

→ **Atrativos Históricos** – Secretaria de Cultura;

→ **Textos Históricos** – Jornalista e Pesquisador, convidado pela equipe;

→ **Patrimônio Histórico** – Departamento de Patrimônio Histórico, responsável pela atual gestão dos imóveis históricos da região central.

Em cada um dos departamentos mencionados, atrelados à Prefeitura Municipal de Jundiaí, foram contatados os profissionais responsáveis pela participação, desenvolvimento e/ou gestão na Rota Turística do Centro Histórico. Destaca-se que, entre os cinco entrevistados apenas um dos departamentos obteve o envolvimento de uma profissional com formação na área de Arquitetura e Urbanismo, com uma visão sistêmica de mobilidade urbana focada no pedestre.

Todas as entrevistas foram realizadas após a aprovação do CEP-CHS da Unicamp e foram agendadas sequencialmente através de contato telefônico diretamente com cada responsável, e ocorreram de forma presencial. Para registro, após a autorização expressa do entrevistado, apenas o áudio foi gravado pela pesquisadora visando a transcrição, o que possibilitou uma análise precisa do conteúdo relatado.

Os principais aspectos do sistema de sinalização da RCH que porventura auxiliaram no esclarecimento das questões estratégicas durante a implantação da rota estão aqui sintetizados. As demais informações mencionadas pelos entrevistados que não

corresponderam ao escopo da pesquisa foram transcritas e estão mantidas na íntegra nos apêndices correspondentes a cada tema abordado (Apêndices D, E, F, G e H).

4.2.1. Considerações sobre a Implantação

As Rotas Turísticas surgiram com o objetivo de fortalecer a identidade turística na cidade, que apresenta um fluxo muito grande de turistas de passagem, ou seja, que realizam a visita em um único dia. A equipe da PMJ buscou organizar os atrativos turísticos até então descentralizados, transformando-os em uma identidade turística única e integrada, contando com uma metodologia participativa que envolveu primeiramente os produtores das regiões rurais e as agências de turismo.

Houve algumas consultas públicas com a participação da população para criação de 4 Rotas Turísticas, priorizando os meios de comunicação digital com foco no turista que se desloca espontaneamente. A base de cada Rota foi composta inicialmente por estes 4 elementos:

- **marca:** o selo de identificação visual de cada rota;
- **mapa:** uma representação esquemática dos atrativos existentes (porém não foram criados para todas as rotas, como a RCH por exemplo);
- **rede social:** cada rota possui um perfil específico no aplicativo “Instagram” para divulgação das atividades e eventos relacionados;
- **site**²: um endereço eletrônico, único, que concentra as informações das oito rotas turísticas jundiaíenses, sob coordenação da PMJ através do Departamento de Turismo.

Diferentemente das demais rotas implantadas nas áreas rurais, a Rota do Centro Histórico é considerada bastante complexa, com muitos exemplares arquitetônicos e uma história que muitas vezes não está materializada. Por esse motivo surgiu a

² As informações das 8 Rotas Turísticas atualmente existentes estão concentradas no endereço eletrônico: <https://rotasturisticas.jundiai.sp.gov.br/>, mantido pela Prefeitura Municipal de Jundiaí (PMJ).

demanda da placa de identificação em cada atrativo, implantadas apenas na RCH – são as placas informativas que possuem um texto orientativo sobre o ponto turístico.

Houve uma prioridade inicial de sinalizar a chegada até a Rota, seguindo o modelo de sinalização turística internacional, demarcando o centro entre rios, que é uma delimitação geográfica histórica importante para a cidade.

Para implantação da sinalização, houve investimentos estaduais – a partir da classificação de “Município de Interesse Turístico do Estado de São Paulo”, que possibilitou a instalação das placas direcionais no sistema viário e os totens demarcando os acessos principais – e recursos municipais, para implantar as placas informativas fixadas nas fachadas dos imóveis.

Contudo, a acessibilidade não foi incorporada ao projeto em nenhuma etapa, prevendo somente a inserção do recurso da tradução em libras disponibilizada no website.

Quanto aos materiais, buscou-se o menor impacto visual na paisagem, com durabilidade e permanência, optando pelo uso da madeira na estrutura dos totens. Porém, há diversos problemas com vandalismo e um custo elevado com a manutenção na iluminação dos totens. Por sua vez, as placas de ACM vão ficando acobreadas, pela exposição excessiva a intempéries e apresentam muita variação de cor.

Para atender ao fluxo intenso de turistas que chegam na Estação Ferroviária, vindos através do Expresso Turístico da CPTM, foi implementado um serviço de atendimento dentro da estação, por meio de um balcão de informações e disponibilização de folders aos visitantes. Nenhum destes informativos possui um mapa de orientação da RCH.

A proposta de sinalização turística pretende contemplar esses elementos informativos, prevê: um mapa de acesso das rotas, um mapa-modelo com informações dos pontos de visita e a sinalização de direcionamento. O processo de construção desses mapas possui foco em uma cartografia esquemática para facilitar a interpretação, mas que precisa ser lúdico e esteticamente agradável. Atualmente, estão reorganizando as informações digitais para atualização do website, com um profissional que é especialista em elaboração de mapas turísticos.

4.2.2. Considerações sobre o Projeto Gráfico

A demanda surgiu a partir de um projeto de localização, para demarcar as principais entradas das rotas turísticas, a princípio como um suporte de sinalização junto sistema viário. As rotas nas zonas rurais estavam estruturadas, havia o símbolo e optaram por alterar o nome para Rota do Centro Histórico, ao invés de Rota do Centro. Ao contrário das rotas anteriores, a RCH não foi um processo participativo.

A partir da marca da rota, a ideia era fazer um portal ao invés do totem. Porém, priorizou-se algo mais simples, que caberia com mais facilidade e sem restrições, e que pudesse ser implantado em vários pontos de passagem ou na calçada. A escala inicial era para o carro e a bicicleta, primeiramente para as rotas rurais, como um projeto padrão para todas as rotas a serem implementadas. Posteriormente, visando os pedestres, foi disponibilizado um trecho no totem para inclusão de informações.

Foi cogitado a produção de um mapa, mas como não havia tempo no escopo para elaboração, desenvolveram um projeto básico para o totem, algo genérico. E após a demanda de localização e instalação em todas as rotas, incluindo a Rota do Centro Histórico que não era o foco, porque o centro tem uma calçada muito estreita.

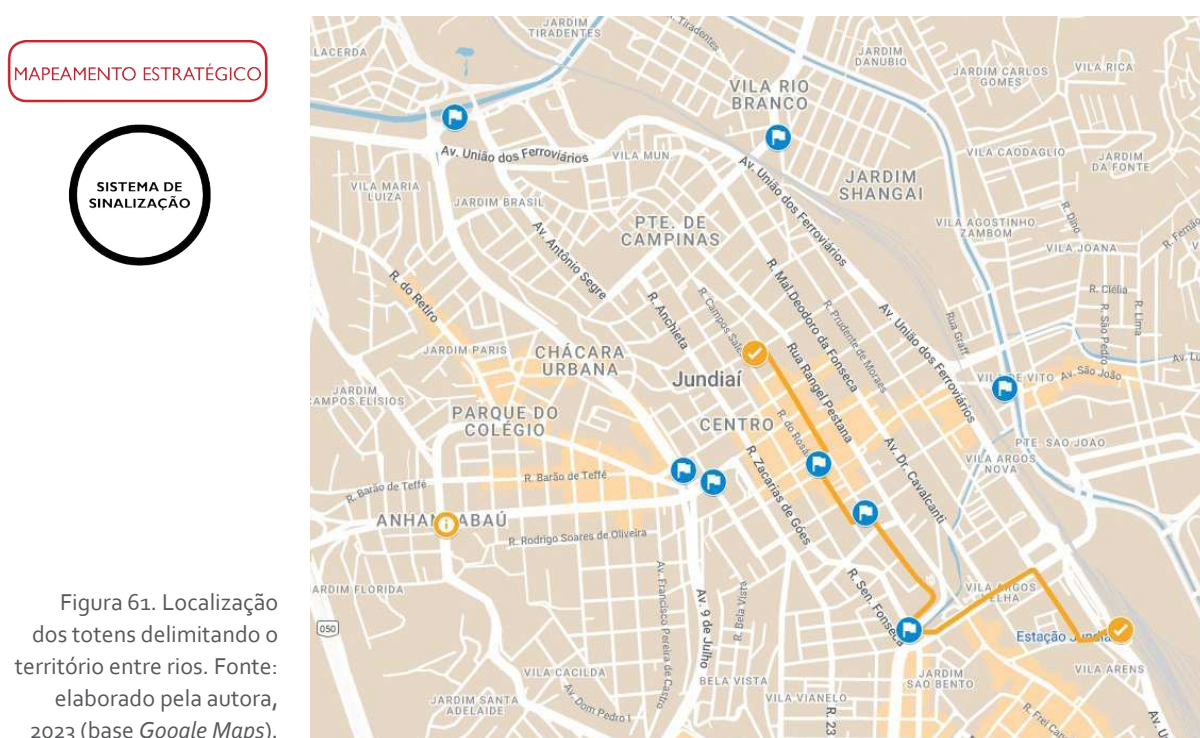
Não houve recursos suficientes para a continuidade do projeto gráfico, para colocar informação de mapas nas praças ou outros formatos, principalmente porque a região central não era a prioridade. Faz falta, por exemplo, ter uma indicação "*você está aqui*", com um mapa para quem está a pé que facilitaria a orientação e circulação do entorno da área central. De fato, não se trata de uma Rota estabelecida, uma vez que foi pouco estruturada e sequer possui um mapa atrelado à sinalização.

Quanto à acessibilidade, pensou-se primeiramente na circulação dos pedestres com o intuito de manter a calçada livre, escolhendo pontos de implantação dos totens em locais de fácil visualização. Não houve, por exemplo, uma preocupação inicial com a altura de leitura adequada para um cadeirante ou uma criança.

Em relação aos materiais, o projeto priorizou os aspectos visuais, pensando na implantação em áreas rurais sem destoar da paisagem, inclusive pela proximidade com a Serra do Japi. Assim, a especificação da madeira para os totens não foi uma premissa pela sustentabilidade.

4.2.3. Considerações sobre os Atrativos Turísticos

O principal objetivo de incluir uma Rota dedicada a história e à memória da cidade era amplificar a questão do patrimônio histórico, desenvolver um pouco melhor a questão dos patrimônios imateriais. A RCH surge a partir do estudo do território entre rios: Rio Jundiáí, Rio Guapeva e Córrego do Mato, como uma rota ampliada dessa base. A partir do posicionamento dos totens no mapa foi possível interpretar visualmente a delimitação da área central que compõe a RCH, conforme a Figura 61.



Após a demarcação do território central e dos 100 atrativos turísticos, discutiu-se os detalhes da sinalização: a escolha da cor azul, o símbolo representativo do Museu Solar do Barão e o design, buscando referências em diversos municípios. É importante salientar que as placas orientativas da RCH são pioneiras entre as demais rotas estabelecidas, que não tinham demanda para esse tipo de sinalização.

Houve um debate sobre a questão de acessibilidade com a equipe técnica, por exemplo, se a placa deveria incluir a inscrição em Braile, mas concluiu-se que não seria viável. Optou-se assim pelas placas bilíngues (português/inglês), uma informação fundamental por se tratar de algo turístico, e depois viraram placas trilíngues, com a inserção do idioma italiano pela imigração ser significativa na história do município.

Para as fotografias que compõe as placas dos imóveis, o objetivo inicial era que todas as fotos fossem de época, por meio de uma parceria com o Arquivo Histórico Municipal através de uma pesquisa conjunta no acervo para escolha das imagens significativas. Os textos foram produzidos exclusivamente por um jornalista convidado, a partir de um estudo completo com as demarcações geográficas dos lugares e a delimitação do território central.

A implantação do projeto ocorreu em fases, ainda não está concluído, pois existem imóveis que perderam a placa ou sofreram vandalismo. O ideal seria ter recursos previstos para todas as etapas concomitantes, inclusive para instalação e manutenção. Ainda assim, a rota impulsionou o turismo da cidade e o cidadão jundiaense passou a entender a cidade de uma maneira diferente a partir da implementação da RCH.

4.2.4. Considerações sobre os Textos Históricos

O projeto da Rota do Centro Histórico já nasceu com um prazo curto para apresentar uma proposta textual. Chegou praticamente com uma demanda formatada: criar uma rota a partir da experiência de projetos anteriores. A pretensão era chegar a uma centena de pontos e organizar uma lista com os principais aspectos para utilizar como um texto base. Por exemplo, as pontes são representativas das estradas coloniais e o território central é baseado nas águas dos rios, que é tudo uma região de várzea.

O primeiro passo foi identificar os pontos de interesse, com aspectos históricos, para definição de qual caminho seria possível percorrer a partir daí. Por isso há informações mais bem sinalizadas para o carro que para o pedestre, ou seja, isso não é uma rota pensada inicialmente para o pedestre. Poderia ter um aplicativo ou informações complementares de direcionamento e localização para o usuário.

Ainda assim, os textos sugeridos para as placas informativas dos imóveis foram adotados. Privilegiou-se a inclusão de informações históricas, como: o ano de construção da edificação, uma curiosidade histórica e um texto breve. O roteiro previa os idiomas português, italiano e inglês. Não houve colaboração de um historiador e necessita de um processo de atualização de todo o conjunto. Utilizou o turismo como estrutura, mas há que incluir os outros órgãos, com uma visão sistêmica.

4.2.5. Considerações sobre o Patrimônio Histórico

Na região de concentração dos imóveis tombados como patrimônio, algumas placas do sistema viário foram substituídas porque indicavam o Complexo Fepasa e recentemente houve alteração do nome para Espaço Expressa. É necessária uma revisão de toda o conjunto sinalizado, pois muitas das placas informativas que identificam os atrativos turísticos não foram colocadas em todos os bens. De qualquer modo as placas respeitam as dimensões dos imóveis e estão colocadas corretamente, assim como os totens que passaram pela aprovação do COMPAC.

Contudo, ao adentrar a área central não existem outras informações complementares da Rota, os totens estão dispersos. Junto à estação ferroviária, com a chegada do Expresso Turístico, seria interessante incluir alguma orientação complementar, mas não há um mapa da RCH. Inclusive os textos do website precisam ser revistos, pois muitos estão incompletos, assim como as placas que previram uma atualização constante através do QR Code. Sobretudo, é necessário mencionar os imóveis que porventura não existem mais e perpetuar essa história através da sinalização.

4.3. PRÉ-TESTE DO PERCURSO E QUESTIONÁRIO

Antes de iniciar um pré-teste do Percurso Perceptivo, foi necessário organizar as informações do ambiente a ser percorrido em um mapa simplificado, que pudesse ser disponibilizado tanto em material impresso aos participantes quanto através dos recursos digitais, como dispositivos móveis. Optou-se pelo uso da cartografia convencional como base ao considerar que a representação da foto aérea não é uma ferramenta familiar ao público leigo e poderia gerar conflitos de orientação espacial.

Há pouco, vivia-se num período no qual a oportunidade de se conhecer mapas ficava restrita às escolas, universidades, empresas desenvolvedoras de Cartografias (...). Hoje em dia, conhecer e usar um mapa estão mais perto e ao alcance de todos. O meio digital assumiu uma importante posição de difusão de informações, que alcançou não só as multimídias tradicionais, como os gráficos, sons e imagens, mas, também, ferramentas de orientação e comunicação espacial (GOLIN; NOGUEIRA, 2011, p.111).

Um mapa, segundo D'Agostini (2017, p. 292), tem como objetivo, "atender às demandas de orientação em um ambiente, fazendo com que as pessoas possam, além de memorizar e decidir pelo melhor percurso a ser seguido, compreender também a estrutura total do espaço em que se encontram".

Além da representação gráfica sobre um plano, um mapa também apresenta referências a um espaço determinado, sejam através de um sistema de escalas ou símbolos gráficos (D'ABREU, BERNARDI, 2011). A base para elaboração desses esquemas gráficos muitas vezes é sintetizada a partir de um conteúdo mais amplo, que posteriormente se transformará na informação orientativa do ambiente. Por isso, mapas e infográficos são recomendados em projeto de sinalização, por possuírem características essencialmente visuais, para facilitar a autonomia na busca e na seleção de uma informação específica (D'AGOSTINI, 2017).

Ao aderir as recomendações de acessibilidade, torna-se essencial disponibilizar instrumentos que possibilitem uma correta orientação espacial que auxiliem o indivíduo no uso e percurso do espaço construído. D'Abreu e Bernardi (2011, p. 92) ressaltam, sobretudo, a importância da inclusão comunicacional, digital e tecnológica, onde o "acesso ao mapa digital contribui para a democratização do acesso às tecnologias da informação de forma a promover o desenvolvimento humano, direito pleno de todo cidadão".

A partir dessa premissa, o mapa simplificado orientativo ao Percurso Perceptivo foi desenvolvido apontando os pontos de início e término do trajeto, e inseridos digitalmente no questionário. Sequencialmente, o pré-teste foi realizado pela própria pesquisadora, percorrendo o percurso em sua totalidade para calcular a distância e o tempo estimado de deslocamento: cerca de 2,50 km e 30 minutos de caminhada. Foi possível inclusive detectar os pontos estratégicos de observação dos conflitos de travessia e tomadas de decisão do percurso, assim como os marcos visuais existentes.

Optou-se pelo desenvolvimento do questionário na versão digital como uma possibilidade de abranger um número maior de participantes, que porventura não pudessem participar do experimento em datas específicas. Dessa maneira, o questionário poderia ser disponibilizado online, através da leitura de um *QR Code*, para acesso em qualquer momento pelo participante, desde que percorresse algum trajeto

pela Rota do Centro Histórico antes de responder as questões sobre suas percepções. Isso possibilitou ampliar os meios de divulgação e atingir somente aqueles interessados em participar do experimento.

Antes de iniciar o Estudo de Campo, foi efetuado um teste-piloto do questionário com uma amostra reduzida, para verificação e adequação do conteúdo, de maneira a apontar ajustes antes da aplicação definitiva com uma amostra significativa e abrangente de participantes. Essa etapa de testes ocorreu durante meados de outubro, com 4 voluntários, garantindo que as alterações fossem realizadas em tempo hábil antes da divulgação e aplicação do estudo *in loco*. Apenas duas pequenas correções foram efetuadas: a inserção de um mapa com sugestões de percurso inserido no início do questionário, orientando os interessados a caminhar primeiramente por algum trecho da RCH antes de responder as questões, além do ajuste na escala contendo 4 opções de resposta ao invés de 5, evitando a indução de respostas neutras e maior precisão dos dados coletados. O questionário completo está disponibilizado no Apêndice I.

4.4. PERCURSO PERCEPTIVO DOS FLUXOS

A terceira etapa, correspondente ao Estudo de Campo, trata do Percurso Perceptivo exploratório realizado com participantes voluntários que circularam a pé pela região central do município de Jundiaí, e ocorreu durante todo o mês de novembro de 2023.

Após a delimitação do trecho a ser percorrido durante a Etapa 1, definiu-se três pontos estratégicos para orientar o trajeto: (1) o “início” para as orientações gerais aos participantes, (2) um ponto de apoio central ao percurso, localizado no Museu e (3) o Marco Zero localizado em frente ao Mosteiro de São Bento, intitulado “término”.

Visando orientar espacialmente os participantes, foi disponibilizado um mapa orientativo contendo informações simplificadas e 2 opções do percurso a ser percorrido, exemplificado na Figura 62, incluindo uma tarefa propositiva aos pedestres:

- ➔ **Opção 1:** percorrer a rota entre os pontos A-Estação até B-Museu;
- ➔ **Opção 2:** percorrer a rota entre os pontos A-Estação até C-Marco Zero.

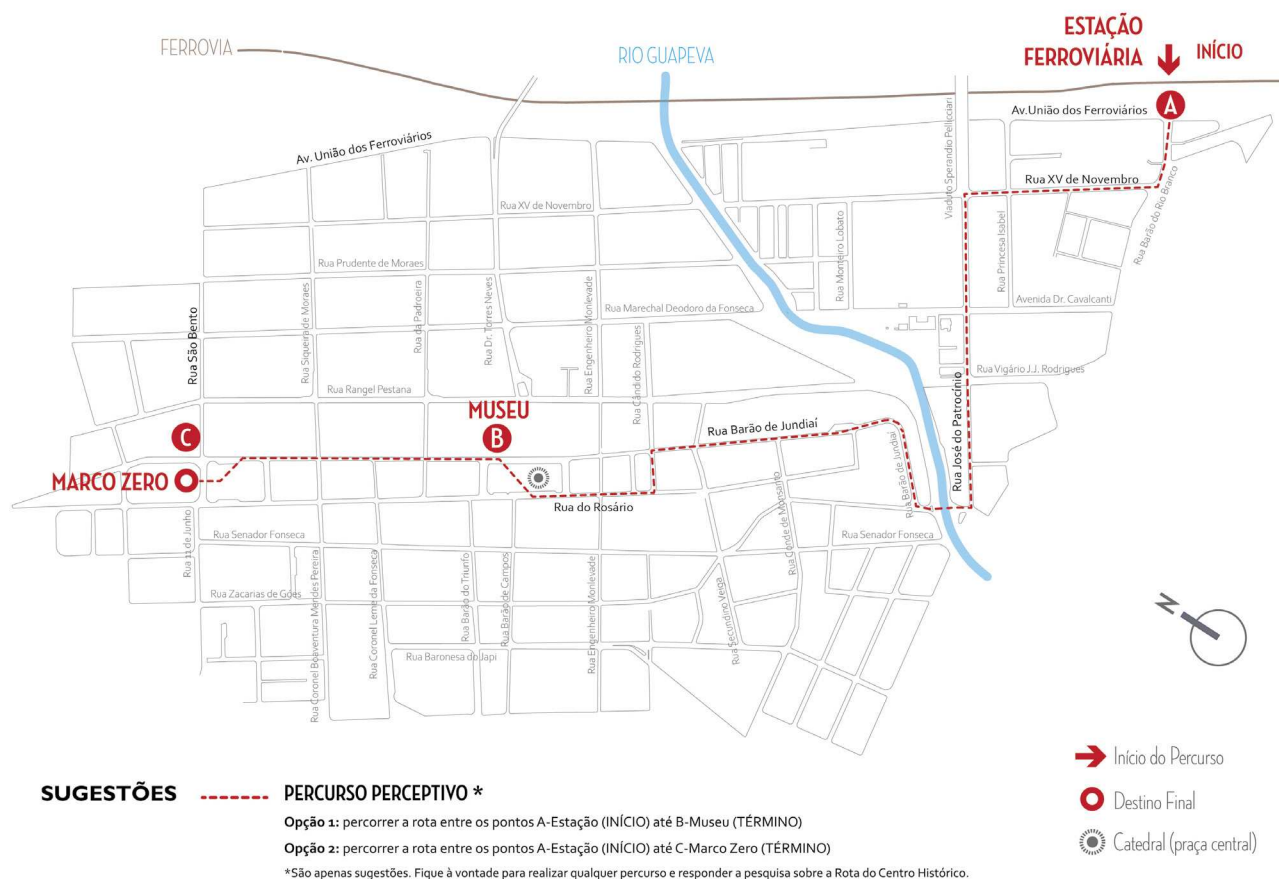


Figura 62. Sugestões ao Percurso Perceptivo para avaliação da RCH. Fonte: elaborado pela autora, 2023.

Salienta-se que estas foram apenas sugestões de percurso, incluindo uma menção de que o participante possuía autonomia de percorrer qualquer trecho pela região central antes de responder à pesquisa sobre a Rota do Centro Histórico.

A aplicação do questionário, através de uma plataforma digital, foi prevista para ocorrer após a conclusão da tarefa, indagando os participantes sobre as suas percepções, experiências e tomadas de decisão durante os deslocamentos realizados pela rota central. Optou-se pelo formato online por ser um facilitador aos voluntários que poderiam escolher responder a pesquisa no melhor momento do seu dia, com ou sem o acompanhamento da pesquisadora.

No intuito de atingir um público diversificado a participar da pesquisa de avaliação da RCH, foi elaborado um material de divulgação nos formatos impresso e digital. Ou seja, o mapa base orientativo foi disponibilizado aos participantes junto ao questionário digital, através das mídias sociais, ou por meio de um folder impresso distribuído em 7 locais culturais estrategicamente posicionados ao longo da rota, indicados na Figura

63, entre os quais: a Estação Ferroviária (durante a chegada do Expresso Turístico), na Biblioteca do Complexo Argos, na Pinacoteca, no Teatro Polytheama, no Gabinete de Leitura Rui Barbosa, no Museu Solar do Barão e no Museu Ferroviário situado dentro do Complexo Fepasa (recentemente denominado Espaço Expressa).

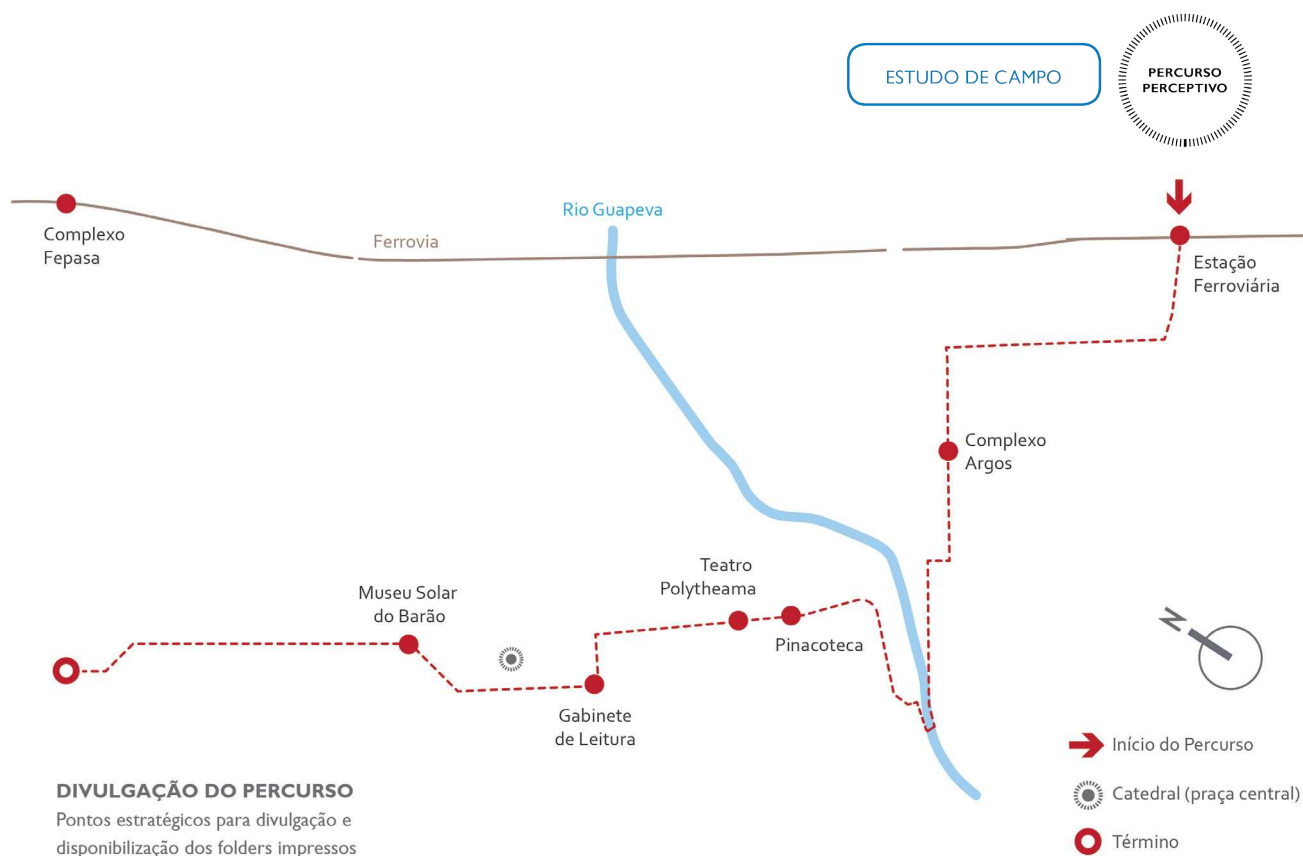


Figura 63. Locais estratégicos de distribuição do material impresso de divulgação do Percurso Perceptivo. Fonte: elaborado pela autora, 2023.

O folder de divulgação foi desenvolvido em formato A4 com duas dobras e impresso em uma gráfica, contendo: informações sobre a pesquisa, o mapa com as orientações espaciais simplificadas e duas sugestões de percurso, uma imagem do totem representativo da Rota do Centro Histórico, além de um *QR Code* com um link direcionando ao questionário digital. Todo o conteúdo produzido para divulgação da pesquisa está apresentado no Apêndice J.

Em paralelo, o material digital composto por imagens similares ao folder (Figuras 64 e 65), foram publicados online durante todo o mês de novembro através das mídias digitais, via e-mail, postagens em redes sociais e aplicativos de mensagens, visando ampliar o convite ao público interessado em participar do experimento de campo.



Vamos conhecer a ROTA DO CENTRO HISTÓRICO?

Venha participar da pesquisa sobre sinalização **com a orientação da pesquisadora.**

QUANDO:

➔ 11/novembro (sáb) 10h00

➔ 18/novembro (sáb) 10h00

ONDE:

Início do Percuso na **Estação Ferroviária** (ao lado da bilheteria)



PARTICIPE DURANTE O MÊS DE NOVEMBRO

Após realizar algum percurso pelo centro, responda ao **questionário digital**, no melhor momento para você.



Escaneie o QR Code com seu celular e participe!

Tempo estimado: **5 a 10 minutos**
Disponível até: **30/novembro**

Figura 64. Imagem de divulgação nas redes sociais com as datas do Percurso Perceptivo.
Fonte: elaborado pela autora, 2023.

Figura 65. Imagem de divulgação nas redes sociais durante o mês de novembro, contendo o QR Code do Questionário Digital. Fonte: elaborado pela autora, 2023.

Após o início da divulgação e objetivando a realização de um *walkthrough* acompanhado pelo centro histórico para observação passiva dos voluntários, foram agendadas duas datas aos sábados – 11 e 18 de novembro – para orientar o público a realizar o trajeto sob o acompanhamento da pesquisadora. Nestas datas, especificamente, os participantes receberam uma orientação inicial na Estação Ferroviária e optaram pelo trajeto que melhor atendesse a tarefa do Percurso Perceptivo (iniciando no ponto A até o ponto B ou de A até C). Ao final do percurso, os participantes foram convidados a desenhar o trajeto percorrido em um mapa digital base, apontando livremente os aspectos relevantes durante o percurso.

A linguagem representativa adotada foi escolhida pelos próprios participantes voluntários sobre um mapa disponibilizado, sem interferência da pesquisadora. Alguns destes mapas mentais dos voluntários estão representados pelas Figuras 66 e 67.

É interessante notar que a participante que fez o trajeto no dia 11 de novembro, percorreu o trecho entre a Estação (ponto A) até o Museu (ponto B) e desenhou o trajeto realizado pela linha amarela em destaque (Figura 66), com a opção de desvio do Rio Guapeva e vencendo o desnível por meio da escadaria da Esplanada do Monte Castelo, permanecendo na Rua Barão de Jundiaí até o término do percurso no jardim do Museu Solar do Barão (conforme descrição na legenda do mapa).

Ao contrário, o participante que realizou o percurso no dia 18 de novembro, optou pelo trecho entre a Estação (ponto A) até o Marco Zero (ponto C) e além de optar por desenhar o trajeto com uma linha tracejada (Figura 67), destacou cinco pontos de interesse visual ao longo do percurso localizando-os no mapa e incluídos em uma legenda numerada, entre eles: a Mesquita, a Vila Argos, a Esplanada do Monte Castelo, a Casa Rosa e a Sala Glória Rocha (recém reformada para reinauguração como Centro das Artes). O interesse pelos locais apontados ficou evidente logo no início do trajeto quando ocorre uma mudança de percurso que se estende até as construções da Vila Operária da Argos, que pode ser considerado um percurso mais tranquilo para o pedestre que transita entre os bairros da Vila Arens e o Centro. O restante do percurso segue pela escadaria da Esplanada do Monte Castelo para vencer a topografia e desvia da Rua Barão de Jundiaí em determinado trecho na Praça Rui Barbosa para contemplar o Gabinete de Leitura e segue ao destino pela Rua do Rosário.

Foi previsto que esse registro do mapa mental apontando o percurso realizado pelos participantes voluntários pudesse ocorrer de diferentes formas junto ao questionário digital, principalmente quando não houvesse o acompanhamento da pesquisadora, por meio de perguntas abertas que possibilitam narrativas curtas ou descrições, considerando a relevância dos apontamentos ocorridos durante o percurso *in loco*. Algumas destas descrições estão apresentadas a seguir, através da Questão n. 11 do Questionário destacada em negrito, enquanto os relatos dos participantes são mencionados em forma de citação (entre aspas).

Questão 11. Descreva brevemente qual o percurso realizado por você. Indique alguma referência de localização dos pontos de INÍCIO e o TÉRMINO do trajeto percorrido.

Participante e morador da cidade – “Iniciei o trajeto na data 18/11, junto à pesquisadora, a partir da Estação Ferroviária, incluindo pontos de interesses visuais como Mesquita, vila Argos e Esplanada Monte Castelo, seguindo então continuamente do ponto 3 (Pinacoteca), até ponto 9 (Mosteiro São Bento)”.

Participante que reside em um município vizinho – “O sol, depois o Rio com a Ponte Torta, e então consegue se guiar pela idade dos edifícios e suas expectativas de renovações (se é um prédio +ou - conservado e do século passado está indo na direção correta)”.

Após a conclusão da terceira etapa, correspondente ao Percurso Perceptivo realizado pelos pedestres voluntários que caminharam pela Rota do Centro Histórico, o conjunto de informações foram agrupadas com o objetivo de facilitar a interpretação através gráficos ou mapas sintetizando as percepções dos fluxos. A análise está mais bem explicitada a seguir.

4.5. PERCEPÇÕES DOS CAMINHOS PERCORRIDOS

Estão apresentados neste subcapítulo os principais registros coletados acerca da sinalização orientativa para pedestres, os apontamentos dos entrevistados e as percepções dos participantes quanto a orientabilidade da Rota do Centro Histórico. Este conjunto de informações podem ser considerados parte dos resultados obtidos após a conclusão das três fases dos instrumentos aplicados.

Após a finalização dos levantamentos e caracterização dos elementos gráficos do sistema de sinalização durante a **Etapa 1, a Análise Visual** gerou um mapa síntese com as potencialidades e possíveis conflitos a serem observados durante as etapas seguintes, tanto na investigação junto a equipe técnica, quanto pelos percursos realizados pelos pedestres.

A representação visual por meio de símbolos e cores dos dados urbanos coletados resumem as informações do escopo preliminar (Figura 68), indicando principalmente os marcos visuais e vistas interessantes da paisagem, as calçadas exclusivas para pedestres, os trechos com acessibilidade e os pontos com fluxos intensos. Foram incluídos os aclives acentuados na topografia, as áreas sombreadas, assim como os conflitos de travessia e trechos com elevada poluição sonora.

Transcrever tais informações para um mapa facilitou a interpretação dos dados e possibilitou à pesquisadora observar com maior clareza o comportamento dos participantes durante o experimento de campo.

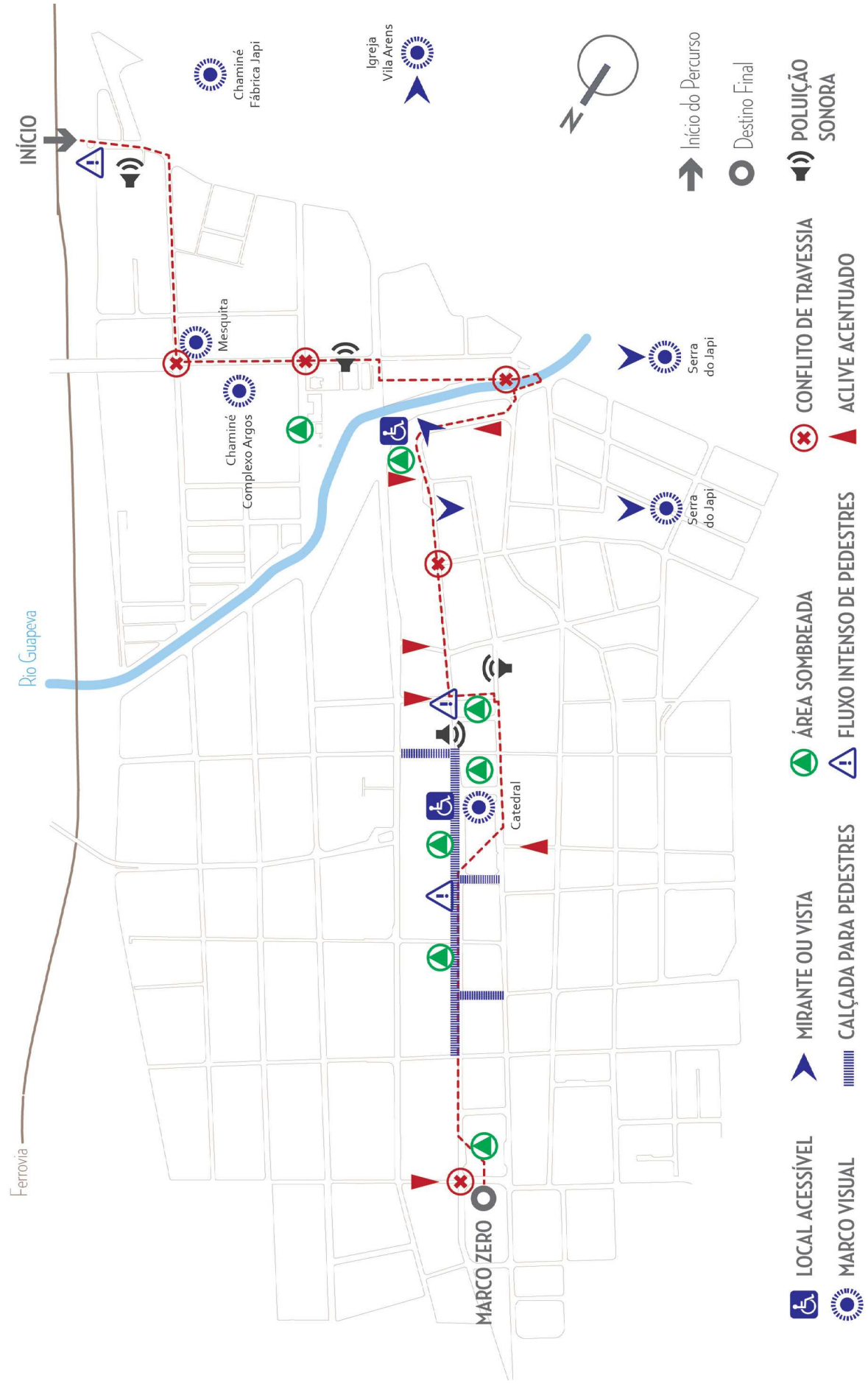


Figura 68. Mapa síntese da Análise Visual (Etapa 1). Fonte: elaborado pela autora, 2023.

A segunda etapa permitiu mapear as estratégias de implantação da RCH e compreender as características da sinalização existente, sintetizadas na Tabela 4.

ENTREVISTAS	MAPEAMENTO ESTRATÉGICO	CONCLUÍDO
IMPLANTAÇÃO	- faz a gestão das 8 Rotas Turísticas do município; - cria uma identidade única e integrada, contemplando: marca, mapa, rede social e site; - implanta um serviço de informações dentro da estação; - revisa e atualiza todos os conteúdos.	sim <u>não</u> (conteúdo precisa de atualizações e um mapa da rota)
PROJETO GRÁFICO	- cria o suporte de sinalização para demarcar os acessos; - escolhe os pontos estratégicos de localização dos totens; - desenvolve uma única escala para todas as rotas, que inclui sinalização para veículos, ciclistas, pedestres e crianças (sem projeto para acessibilidade); - especifica os materiais para inserção na paisagem.	<u>sim</u> não
ATRATIVOS TURÍSTICOS	- discute os elementos da RCH: cor azul, ícone para o selo e o design (a partir de referências de outros municípios); - amplia a discussão para acessibilidade, a princípio em Braile, mas inclui apenas a tradução para o inglês e o italiano (placas informativas trilíngues); - seleciona as fotografias históricas para compor as placas.	<u>sim</u> não
TEXTOS HISTÓRICOS* <i>(*convidado pela equipe)</i>	- delimita o território da região central entre rios da RCH; - lista os 100 atrativos turísticos; - redige os textos históricos para as placas informativas; - escreve os textos explicativos do entorno de implantação dos totens.	<u>sim</u> não
PATRIMÔNIO HISTÓRICO	- não participou do projeto inicial de implantação da Rota; - é responsável pela atual gestão da RCH, principalmente os imóveis tombados; - revisa e atualiza todos os conteúdos.	sim <u>não</u> (ainda há muitas placas a serem instaladas ou substituídas)

Tabela 4. Síntese do Mapeamento Estratégico da Rota do Centro Histórico. Fonte: elaborado pela autora, 2023.

Conforme apontado anteriormente, durante a **Etapa 3 (Estudo de Campo)** os participantes voluntários foram convidados a percorrer algum trajeto a pé pela região central de Jundiaí, contemplando parte da Rota do Centro Histórico. Tal percurso poderia ser realizado por conta própria pelo participante durante todo o mês de novembro, ou sob acompanhamento da pesquisadora em duas datas sugeridas aos sábados, tendo como ponto de partida a Estação Ferroviária.

A todos os interessados foi disponibilizado um mapa base simplificado (digital através do questionário ou impresso via folder) com orientações iniciais e duas sugestões para realização do Percurso Perceptivo. A partir desta tarefa proposta como deslocamento a pé, os caminhos percorridos pelos participantes foram diversos, assim como alguns momentos de tomadas de decisão puderam ser observados durante o experimento.

O **Questionário Digital do Percurso Perceptivo** ficou disponível online (via Formulário Google) durante o mês de novembro de 2023 e registrou na plataforma digital um total de 12 participações de voluntários que se dispuseram a percorrer a pé algum trecho da Rota do Centro Histórico e avaliar a sinalização existente. Entre estes, um público com faixa etária bastante diversa (Figura 70) e, em sua maioria, do gênero masculino (66,7%, equivalente ao dobro das mulheres respondentes), conforme a Figura 69.

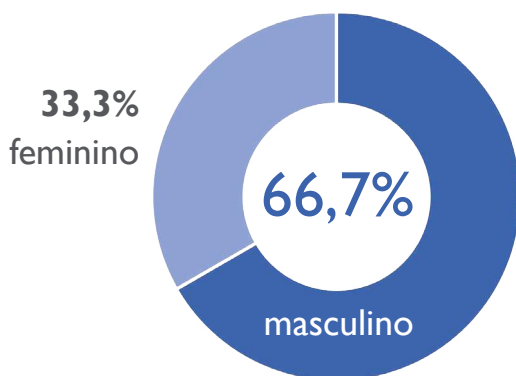


Figura 69. Gráfico de gênero. Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

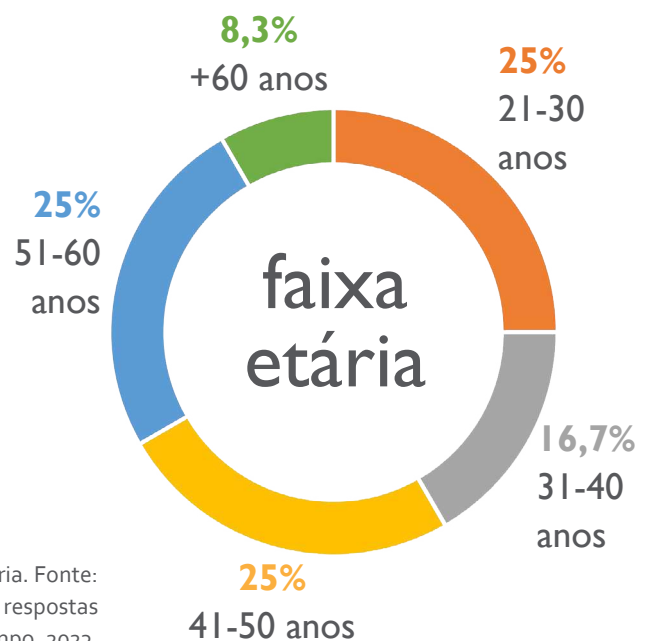


Figura 70. Gráfico de faixa etária. Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

Quando questionados sobre "*como tomaram conhecimento da Rota do Centro Histórico em Jundiá*", uma parte significativa dos participantes alegou conhecimento prévio ao residir no município (58,3%), enquanto 33,3% dos respondentes conheceram a rota após a divulgação da pesquisa e 8,3% são de um município vizinho mas circulam pela região central jundiائية.

Contudo, os deslocamentos até a região central ocorreram das mais variadas formas (Figura 71), ainda com predominância dos veículos: 50% dos respondentes da pesquisa chegaram até o centro de carro, 33,3% se deslocaram a pé e 16,7% utilizaram transporte público ou a combinação de diversos modais. Apesar da divulgação e proximidade com a estação ferroviária não houve respondentes vindos de trem, via Expresso Turístico ou mesmo de bicicleta.

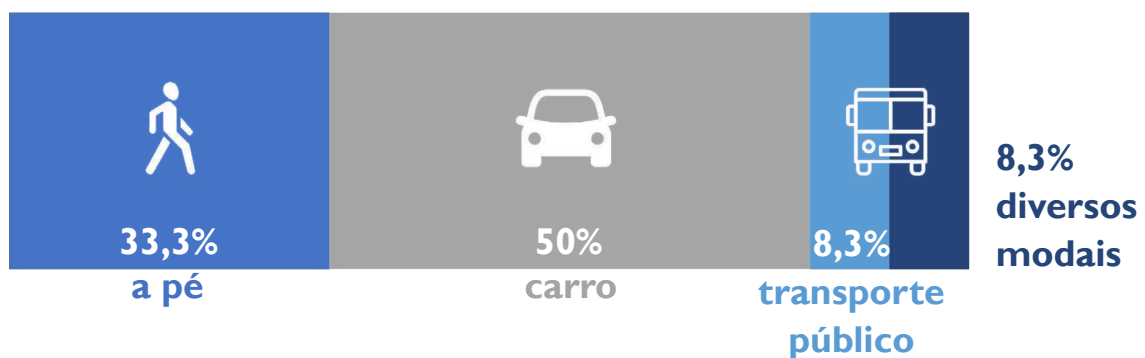


Figura 71. Gráfico indicativo de deslocamento dos voluntários até o centro. Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

Em relação a localização da Rota do Centro Histórico a partir do ponto inicial do percurso (seja a partir da estação ferroviária ou de outro ponto escolhido), 50% dos participantes relataram que encontraram a rota normalmente ou com certa facilidade, enquanto 41% encontraram dificuldades na localização (25% acharam difícil e 16,7% muito difícil). Somente para cerca de 10% dos pedestres foi muito fácil encontrar a Rota (8,3%). Muito provavelmente a facilidade na localização está vinculada aos conhecimentos prévios dos participantes com a região, o que significa que circulam pela área central corriqueiramente.

No percurso sugerido, o ponto de início a partir da estação ferroviária possui um trânsito mais intenso de veículos e pouca sinalização para os usuários, o que dificulta as conexões para os pedestres, tanto de travessia quanto visuais (do entorno e da

paisagem), o que podem ser considerados fatores primordiais na tomada de decisão e, conseqüentemente, na orientabilidade.

Justamente pensando nessa interconexão entre a estação ferroviária e a Rota do Centro Histórico, devido à proximidade e o intenso fluxo de transeuntes, incluindo eixos visuais relevantes na paisagem (com a Serra do Japi) e da arquitetura existente no entorno imediato é que houve o questionamento sobre quais informações relevantes os participantes utilizaram para se localizar durante o percurso, proposto pela investigação da Questão 4. Entre as dez opções sugeridas como alternativas de respostas, houve ainda outros apontamentos que estão descritos a seguir e podem ser verificados na Figura 72.

Questão 4. Quais informações durante o percurso você considera que facilitaram a sua orientação pela Rota do Centro Histórico?

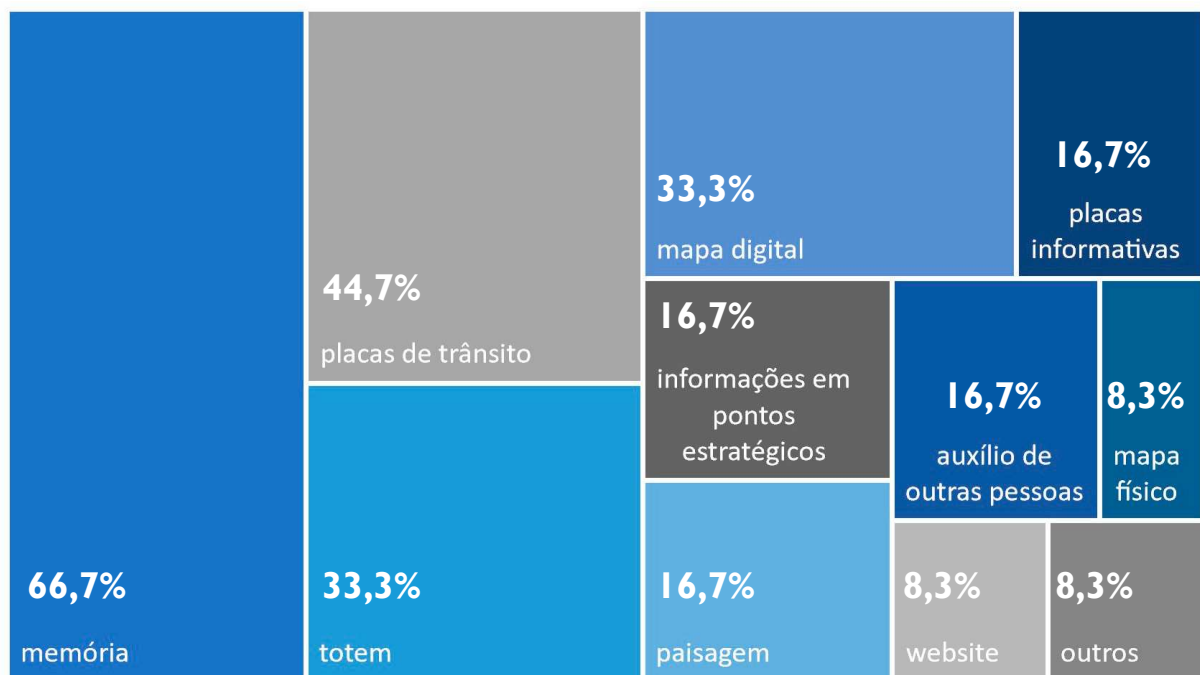


Figura 72. Gráfico com as informações que facilitam a orientabilidade dos pedestres. Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

Os **4 itens mais apontados** foram: a **memória (66%)** ou o próprio conhecimento dos participantes sobre o local, sobretudo dos moradores, seguido das **placas do sistema viário (44,7%)**, dos **totens indicativos da RCH (33,3%)** e o **mapa digital (33,3%)** disponível no questionário online. Curiosamente, o mapa físico (impresso, distribuído como folder e idêntico a versão digital) não teve o mesmo desempenho, possivelmente

porque não contemplava outras informações visuais significativas além do percurso simplificado e um esquema da malha viária. Outro ponto a destacar nesse quesito talvez seja a predominância do uso dos dispositivos móveis, com acesso à internet, em detrimento ao sistema analógico que já não desperta tanto interesse por parte da população.

As placas informativas fixadas nos imóveis (16,7%) se equiparam a outras informações em pontos estratégicos (16%), ambas muitas vezes passam despercebidas pelos pedestres, assim como vistas interessantes da paisagem (16,7%) que somente os observadores mais atentos conseguem perceber ou se orientam por tais aspectos mais amplos. Essas orientações complementares possuem a mesma relevância quando a informação é solicitada a outras pessoas (16,7%) durante o trajeto, muito comum para alguns participantes.

É importante ressaltar, ainda, que o site das Rotas Turísticas, disponível pelo *QR Code* nos totens e em qualquer busca pela internet não obteve muitas menções, apenas 8,3% dos respondentes. Ou seja, mesmo sabendo que a pesquisa se debruçava sobre a RCH, o número de buscas por essa informação não foi tão significativo pelos participantes. Assim como o acompanhamento da pesquisadora não interferiu no processo avaliativo (citado na opção 'Outros' por 8,3%), que ficou evidente pelo baixo número de orientações mencionado pelos voluntários.

Quanto à realização do percurso (Figura 73), a grande maioria (58,3%) realizou o percurso sozinho ou por conta própria, enquanto 41,7% realizaram o trajeto acompanhados pela pesquisadora. Não houve relatos de participações com acompanhamento de um guia turístico, por exemplo. Ou seja, a amostra destaca baixa interferência nas respostas dos participantes.

Entre os voluntários que realizaram o Percurso Perceptivo pela Rota do Centro Histórico, considera-se que **a rota não é intuitiva para a maioria dos pedestres que caminham pela RCH (66,7%)**, que a avaliaram como pouco intuitiva (50%) e nada intuitiva (16,7%) – conforme a Figura 74. Enquanto somente 33,3% a consideram uma rota intuitiva para quem caminha a pé. Sendo que nenhum dos participantes avaliou como sendo 'bastante intuitiva'.



Figura 73. Gráfico sobre a realização do percurso.
Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

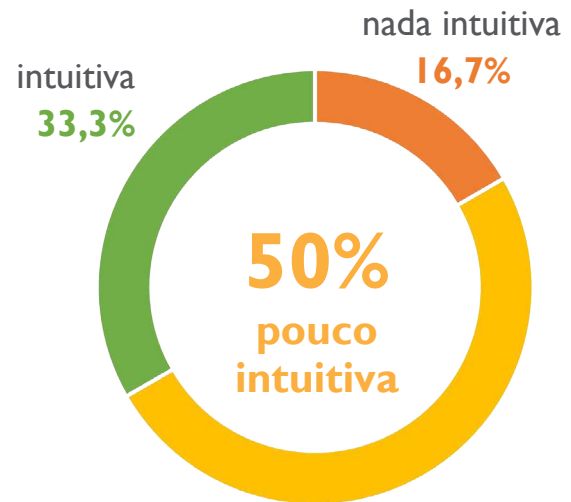


Figura 74. Gráfico de avaliação dos pedestres quanto a intuitividade da RCH. Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

Quando questionados se *"Após caminhar pela Rota do Centro Histórico, você acredita que a sinalização disponível aos pedestres é de fácil compreensão?"*, a sinalização disponível aos pedestres não foi considerada de fácil compreensão para muitos dos voluntários que realizaram o Percorso Perceptivo pela RCH, onde: 25% discordaram totalmente; 33,3% discordaram parcialmente, 33,3% se mantiveram neutros e somente 8,3% concordaram parcialmente sobre facilidade de compreensão da sinalização disponibilizada pela rota. Não houve registros na opção 'Concordo totalmente'.

Em relação aos elementos de sinalização que porventura facilitaram a compreensão durante o percurso, curiosamente **as placas informativas (41,7%)** nas fachadas dos imóveis **se sobressaíram aos totens (16,7%)**, conforme a Figura 75. E houve relatos interessantes que incluíram as placas de sinalização de trânsito, por exemplo (em 'Outros': 16,7%). Contudo, vale destacar que houve uma quantidade expressiva de 25% dos participantes que não souberam mencionar quais elementos lhe auxiliaram durante o trajeto, respondendo a opção 'Não se aplica / Não sei dizer', o que significa que muitos pedestres circulam pela região central e sequer conseguem identificar ou se orientar pela sinalização existente. O que comprova a ineficácia ou a localização equivocada dos pontos sinalizados, que precisariam ser revistos ou ampliados.

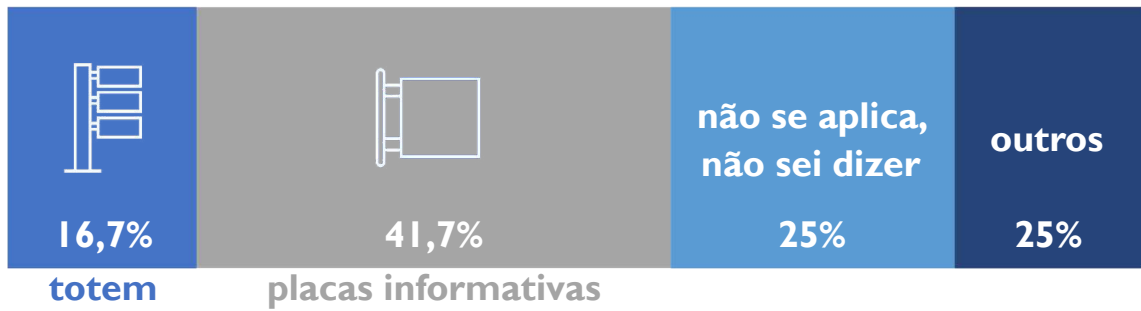


Figura 75. Gráfico sobre os elementos de sinalização que facilitaram a compreensão da Rota. Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

Considerando a opção 'Outros', houve também a inclusão de uma resposta significativa:

"Não houve sinalização que facilitou, achei as informações dispersas. Não há uma lógica a ser seguida ou indicações precisas de cada ponto".

Essa desorientação espacial pode ser atribuída à inexistência de informações que complementam a sinalização preliminarmente implantada na Rota do Centro Histórico, considerando que há poucos elementos entre totens e placas informativas próximos aos atrativos turísticos. Isso tornou-se evidente nas respostas a uma das questões abertas – Questão 9 – com alguns relatos destacados abaixo.

Questão 9. Sob seu ponto de vista, quais informações complementares poderiam ser disponibilizadas ao longo da Rota do Centro Histórico para orientar melhor os pedestres?

"Talvez totens com mapas bem claros e simples espalhados pela área da rota (Centro, Vila Argos e Vila Arens)".

"Uma sinalização visual mais clara de que você consiga perceber que já está no centro histórico, uma identidade visual, para assim buscar as placas e sinalização nas construções que já existem hoje. Hoje, sem orientação de alguém que conheça o local, é impossível perceber a rota histórica".

"Sinalização tátil no piso, totens marcadores durante o trajeto com informações históricas e localizações além de guia online audiovisual inclusivo com pontos de interesse e trajetos demarcados".

“Comunicação visual do ponto histórico, com breve relato sobre o local e indicação para o próximo ponto. A rota, não é algo convidativo para seguir do início ao fim. A pé por exemplo, a topografia em alguns trechos desencoraja ou impossibilita uma grande parte das pessoas em prosseguir. O trecho pela Barão / Rosário é mais tranquilo e convidativo. Já o trecho que compreende da Estação até a Ponte Torta, além da topografia tem o trânsito intenso de veículos”.

“De início, um guia acessível. Acredito que demarcações no piso será de grande auxílio, apresentado assim a rota para quem passa diariamente no local. O interessante é fazer com que o espectador olhe do outro lado da rua (sentido oposto da construção) para melhor visualização do imóvel”.

“Baixa valorização e identificação da arquitetura dos edifícios e áreas culturais, muitas vezes escondidas pelas fachadas das lojas, as placas existentes são pequenas e quase imperceptível. Acessibilidade e caminhada para quem está a pé muito ruim, muitos trechos disputados por carros, calçadas estreitas, postes e hidrantes no meio da calçada, falta de arborização, no período que fizemos o trecho estava muito sol sem sombras”.

“Acessibilidade, + placas sinalização, um resumo da história do local”.

“Placas nos postes”.

“Faixa elevada no caminho todo, e mais totens ou espaços para tirar informações”.

“Bem, ter um posto de turismo na estação ferroviária seria interessante. Normalmente quem vai na área ferroviária está para se locomover em direção do trabalho ou para a residência após o expediente, normalmente vem uma quantidade maior de turistas de outras regiões, mas necessita de um transporte privado para ter um melhor acesso ao centro velho de Jundiaí, por não existir alguma sinalização para se locomover (mesmo tendo um ponto de ajuda e perguntas, normalmente utilizado para informar os próximos ônibus que viajará em outros municípios, por ser confuso para pegar o ônibus certo para ir no destino desejado)”.

Em paralelo, foi interessante constatar que além do uso dos dispositivos móveis para leitura do mapa digital se sobrepondo ao uso do mapa impresso, da relação afetiva e de memória de alguns moradores, **a arquitetura também pode ser considerada como marco visual essencial na paisagem.** Um número significativo de participantes

conseguiu identificar diversos imóveis existentes ao longo do trajeto, ao serem instigados pela Questão 10 – “Ao caminhar pela Rota do Centro Histórico você identificou alguns destes imóveis durante o seu trajeto?”, como se verifica abaixo na Figura 76.

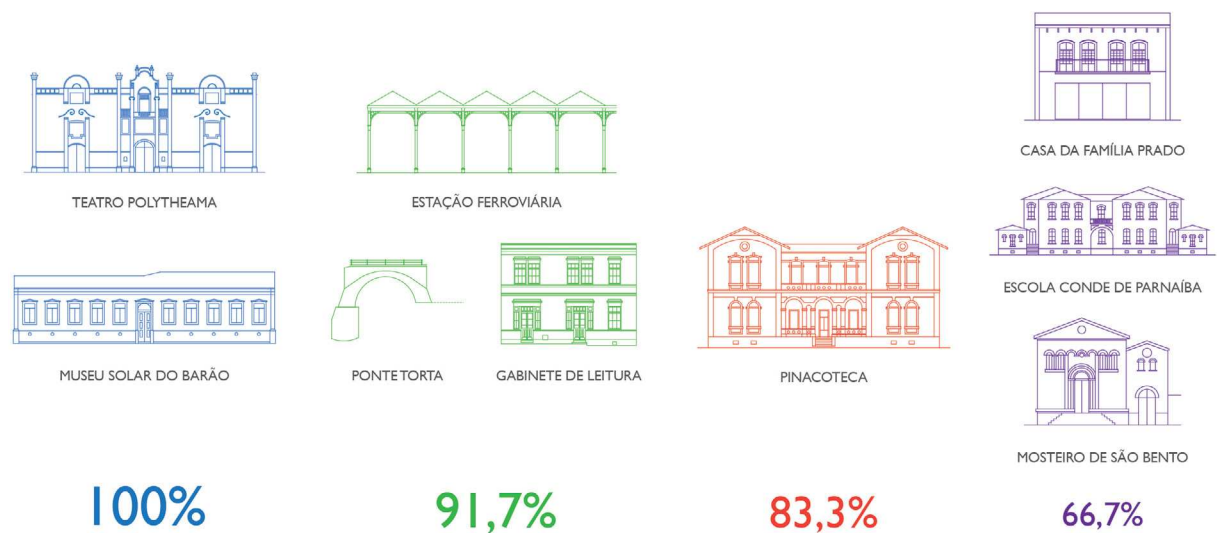


Figura 76. Gráfico dos imóveis identificados pelos participantes. Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

Por exemplo, o **Teatro Polytheama e o Museu Solar do Barão foram reconhecidos por 100% dos caminhantes**, mesmo estando a uma certa distância um do outro, são as construções mais significativas do município. A Ponte Torta mesmo não sendo contornada pelo percurso em função de sua topografia, foi avistada por grande parte dos respondentes. Ao contrário, a Casa da Família Prado curiosamente não foi tão reconhecida, mesmo localizada ao lado do Museu Solar do Barão (um dos pontos de apoio sugeridos no percurso). Enquanto a Escola Siqueira de Moraes e o Mosteiro de São Bento, os dois menos citados, estão localizados próximos ao término do trajeto, em frente ao Marco Zero, um trecho que não foi percorrido por muitos dos pedestres que participaram do experimento.

Apenas 2 imóveis: a Sala Glória Rocha e a Casa Rosa foram incluídos na opção ‘Outros’, aberta para inclusão na Questão n. 10 do Questionário Digital. Como a maioria dos imóveis anteriores, estes também estão localizados no eixo da Rua Barão de Jundiá.

Todos os edifícios que auxiliaram de alguma forma o percurso dos participantes estão localizados no mapa a seguir (Figura 77), cumprindo o papel de referência visual.



Figura 77. Mapa com a localização dos imóveis identificados pelos participantes durante o percurso.
Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

Por último, foi disponibilizada uma questão para comentários, sugestões e declarações sobre a experiência após visitar a Rota do Centro Histórico. Abaixo estão destacados alguns dos relatos e percepções mais significativos:

“A Rota é muito importante para a cidade e merece chegar ao conhecimento dos moradores, para que a entendam e a valorize”.

“Algumas questões me vieram em mente enquanto eu passava pelo trajeto. Apesar de não ser o centro propriamente dito, acho que vale a pena destacar outros pontos de interesse como o antigo cinema no começo da rua Barão de Rio Branco, a própria Igreja da Vila Arens e sobretudo a antiga Argos (essa última principalmente, junto da prefeitura, criando outras funções mais ligadas ao turismo e entretenimento, atrações permanentes na biblioteca, cafés e etc.)”.

“Outro problema a meu ver foi a caminhabilidade entre a Ponte Torta, o Polytheama até o Gabinete Rui Barbosa, calçadas apertadas, desníveis comuns e etc. Além disso, fiação exposta arruinando fotos do belo Polytheama”.

“Gostei bastante do trajeto. O mapa me auxiliou demais”.

“Além dos imóveis históricos, a dinâmica pública cultural contribuíram para tornar específica essa rota, por isso acredito na importância do registro das informações de eventos históricos imateriais desse território. Mesmo com sinalização visual escassa e subutilizada, o diálogo com personagens da rota sempre possibilita acesso a novas informações”.

“Meus comentários e declarações, não considero totalmente isentos, uma vez que sou jundiaiense apaixonado pela cidade e amo cada um desses pontos ao longo da Rota do Centro Histórico. Acho sempre válidas todas as iniciativas que visem esclarecer a população e os visitantes sobre a riqueza cultural desses patrimônios e, da importância de mantê-los além de conservados e íntegros fisicamente, como também sempre vivos em nossas memórias. São referenciais que não podemos perder”.

“Gosto da arquitetura que conta história da formação da cidade de Jundiaí, mas nesses últimos 20 anos, começou a perder sua essência, consumida pelos novos empreendimentos de prédios residenciais e comerciais cada vez maiores, escondendo muitas vezes as vistas naturais, formando as muralhas de edifícios. É muito triste ver edifício como o Gabinete Ruy Barbosa antes frequentado por muitos alunos e cidadãos e ver agora cada vez mais degradado. Não há interesse na manutenção da história e arquitetônica de Jundiaí a não ser os muitos parques e jardins existentes em vários pontos da cidade”.

“Outro ponto, as áreas verdes não aproveitadas ao longo do rio Guapeva são um grande desperdício de potencialidades. Um parque linear junto daquelas vilas antigas e o prédio antigo que hoje é uma escola dariam um belíssimo local”.

É interessante notar que algumas das sugestões são propositivas para a região central, com foco na caminhabilidade, enquanto outros destacam aspectos arquitetônicos dos edifícios simbólicos durante o trajeto. Muitos dos relatos proporcionados pelas questões abertas do Questionário Digital instigaram a contribuição dos participantes para além do percurso proposto, capacitando-os a enxergar a região central e a história do município através da arquitetura e da paisagem emblemáticas, quase um exercício prático de (re)contar a história da cidade, seja para os visitantes ou a comunidade.

Ao cruzar as informações coletadas foi possível ainda estabelecer outras relações, por exemplo, entre gênero e intuitividade (Figura 78). Nesse aspecto, os estudos apontam que a rota é considerada **mais intuitiva para os homens do que para as mulheres** (cerca de 33,3% do público feminino consideraram a rota pouco ou nada intuitiva).

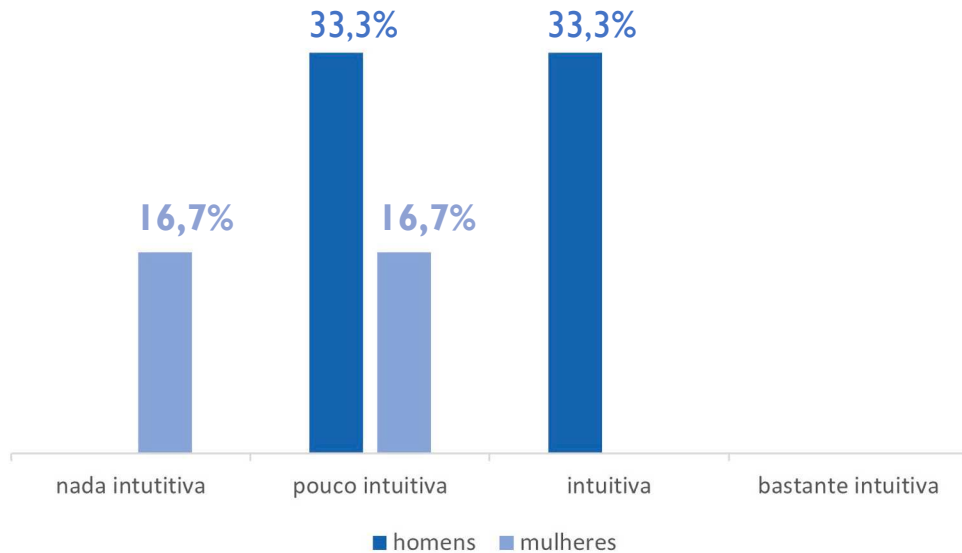


Figura 78. Gráfico relacionando gênero e intuitividade. Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

Ao investigar as características de orientabilidade, as respostas também diferem significativamente entre os gêneros (Figura 79). É possível afirmar, por exemplo, que:

→ **os homens se orientaram mais pela memória**, pelas placas informativas, pelo mapa físico (impresso) e por aspectos da paisagem;

→ enquanto **as mulheres buscaram mais informações complementares** pelas placas direcionais de trânsito, auxílio de outras pessoas ou visitaram o website.

Contudo, algumas informações foram úteis para orientação espacial de ambos, como: o totem indicativo, os dados localizados em pontos estratégicos ou a utilização do mapa digital (disponibilizado pelo Questionário Digital). Pode-se, portanto, considerar que estes elementos são mais efetivos em projetos de sinalização para ambientes urbanos, uma vez que contemplam a diversidade de público.

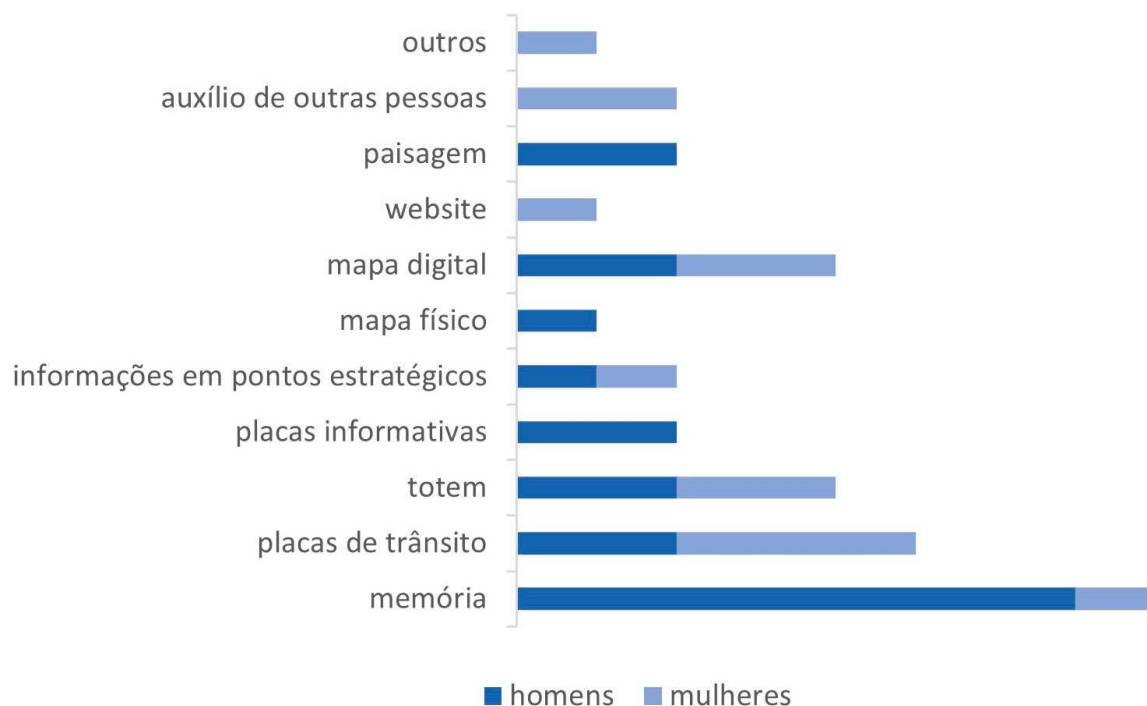


Figura 79. Gráfico relacionando informações de orientabilidade por gênero. Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

Ao observar os mesmos dados de orientabilidade, porém separados por faixa etária, conforme a Figura 80, é interessante perceber que:

→ os jovens de até 30 anos utilizaram diversos meios de orientação, incluindo os elementos de sinalização, os mapas físicos ou digitais, acessaram o website das rotas, além de observar mais a paisagem ao redor;

→ os recursos tecnológicos acessados principalmente em dispositivos móveis, como mapas digitais e website, foram utilizados prioritariamente pelos participantes abaixo dos 40 anos;

→ cidadãos entre 31 e 40 anos foram os que mais buscaram informações complementares de orientação, ou seja, além da sinalização existente, sobretudo o totem e o mapa digital, buscam também verificar as informações em pontos estratégicos ou com outras pessoas;

→ pessoas entre 41 e 50 anos seguiram as sinalizações mais visíveis na paisagem como as placas de trânsito e o totem, mas complementam as informações no local;

→ a população acima dos 51 anos se orientou prioritariamente pelo conhecimento prévio (memória) e as placas direcionais do sistema viário;

→ pessoas acima dos 60 anos utilizaram poucos recursos tecnológicos ou priorizam o conhecimento prévio sobre o lugar para se deslocar e orientar no ambiente urbano.

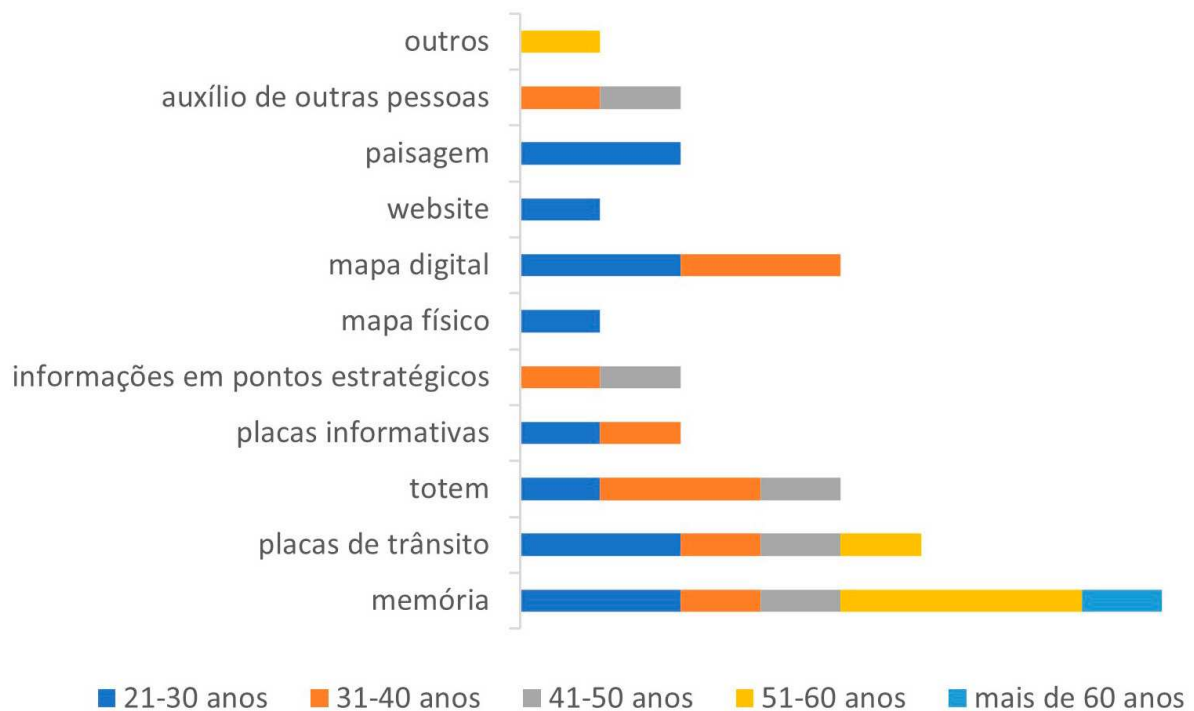


Figura 8o. Gráfico relacionando informações de orientação por faixa etária. Fonte: elaborado pela autora, baseado nas respostas dos participantes do Estudo de Campo, 2023.

Vale destacar que esses dados foram observados em um espaço temporal curto, considerando um único mês de aplicação e análise do Estudo de Campo, localizado em um município com características específicas e, portanto, há outras lacunas e interpretações que podem ser observadas em estudos similares no futuro, inclusive para verificar se o comportamento de orientabilidade é recorrente quanto às interrelações de gênero ou faixa etária.

Outro dado a se considerar é que o experimento recebeu mais participações voluntárias do público masculino e, por esse motivo, os dados apresentados como resultados sob esse aspecto podem sofrer uma avaliação predominante para o gênero masculino em detrimento ao público feminino. Se o número de respondentes fosse equivalente, possivelmente os dados avaliados poderiam apresentar uma análise menos desigual.

Ainda assim, espera-se que estes resultados, mesmo que parcialmente, além de apontar inadequações aos sinais e símbolos orientativos (pontuais ou direcionais), possam contribuir para a criação de um conjunto de diretrizes informativas, direcionadas tanto aos estudos em design informacional, quanto para orientar futuras implementações e estratégias de *wayfinding* em espaços públicos urbanos, com o intuito de ampliar a discussão sobre o tema, e, principalmente, torná-lo acessível.

Neste momento, os resultados aplicados e analisados em cada etapa metodológica objetivaram principalmente pautar as discussões propostas no Capítulo conclusivo dessa dissertação, sem a pretensão de esgotar um assunto tão amplo.



*O que as cidades fazem melhor
é reunir as pessoas – a pé.*

Jeff Speck

CAMINHOS POSSÍVEIS

"Você está aqui"

Considerações e Diretrizes

Conclusão



DISCUSSÃO

5

DISCUSSÃO – CAMINHOS POSSÍVEIS

Após finalizar as etapas previstas, este capítulo apresenta uma compilação sucinta que objetiva ampliar a discussão sobre o tema da sinalização urbana direcionada aos pedestres, além da proposição de diretrizes informativas sobre *wayfinding* em espaços públicos que possam nortear caminhos em pesquisas futuras e/ou implantações de rotas a serem realizadas a pé.

5.1. “VOCÊ ESTÁ AQUI”¹

Obviamente a pesquisa não pretende esgotar o assunto da sinalização, seja no campo do design informacional ou quanto à inserção urbana. Trata-se de uma temática bastante complexa que envolve uma série de particularidades: locais, culturais, de escala, de projeto e até mesmo estudos mais detalhados quanto a orientação espacial,

¹ O subtítulo faz uma alusão a localização em mapas de *wayfinding* (*'You are there'*), que indica ao usuário qual sua posição em relação ao entorno e o auxilia a traçar novos caminhos. Fonte: Hunter, 2010a.

direcionamentos, materiais, acabamentos e cuidados pós-implantação, inclusive a manutenção e a importância das atualizações nas informações disponibilizadas.

Torna-se evidente que projetos de sinalização, em qualquer escala ou ambiente, internos ou externos, necessitam estar adequados às normas vigentes de acessibilidade, de maneira a garantir minimamente, através dos conceitos de desenho universal, o acesso e a autonomia a qualquer usuário. Ou seja, a responsabilidade do projeto vai além da produção de um simples *design* a ser reproduzido, mas deve ser pensado em sua totalidade desde o início, sem descuido dos pormenores.

Reforça-se que, sempre que possível, as etapas de projeto possam se desenvolver de forma participativa desde o escopo preliminar, envolvendo diversos agentes e dinâmicas. Porque uma vez que o processo de projeto envolve “um conjunto de atividades que visa à obtenção de uma solução arquitetônica a um ou mais problemas relativos à organização e à adequação de um determinado espaço a necessidades humanas específicas” (MOREIRA; KOWALTOWSKI; BELTRAMIN, 2016, p.56), nada é mais efetivo do que envolver os cidadãos no processo participativo de projetos urbanos, dirimindo as possíveis problemáticas pré e pós-implantação, além de promover a inclusão social.

A universalidade do *wayfinding* para além das fronteiras de projeto também é uma premissa afirmada por Passini desde 1996 (p. 331, tradução minha):

O design de *wayfinding* não é domínio exclusivo dos designers gráficos, mas também envolve arquitetos e, dependendo do projeto, pode envolver urbanistas e arquitetos paisagistas. O infeliz hábito de consultar um designer gráfico pouco antes da inauguração para “instalar alguns letreiros” deve ser vigorosamente denunciado. Ao contrário, sugere-se que a ideia de design universal não seja entendida apenas no que diz respeito aos usuários, mas também no que diz respeito à profissão. Portanto, pode-se sugerir que configurações eficientes de *wayfinding* requer padrões de projeto possíveis somente em casos de estreita colaboração entre as disciplinas de projeto.

O enfrentamento de sinalizar um ambiente público histórico acresce questões abrangentes, debruçando-se sobre uma área repleta de edificações emblemáticas tombadas como patrimônio. O desafio vai além de fixar uma placa em um imóvel, leva em consideração que ao intitular uma rota turística convém apontar os caminhos aos

visitantes e oferecer escolhas, prioritariamente ao pedestre, que a partir de qualquer meio de transporte se aproximará para leitura da placa informativa ou acessar o edifício. Em muitos casos, envolve etapas de aprovação junto aos órgãos de tombamento, para que os elementos de sinalização não interfiram na visualização dos monumentos ou da paisagem, respeitando a integridade dos locais em que se inserem.

Para além do ambiente acadêmico, os estudos com design de sinalização possibilitaram a todos que se dispuseram a percorrer a Rota do Centro Histórico, assimilar algumas informações disponíveis na cidade, costuradas através de um passeio a pé, quase como uma gentileza urbana: um convite aos transeuntes a (re)descobrir parte da história e sua arquitetura, atribuindo outros valores, memórias e reafirmando a sensação de pertencimento. Tais percursos geraram muitas reflexões, que aqui se desdobraram em diretrizes informativas – um norte para vislumbrar outros caminhos possíveis.

5.2. CONSIDERAÇÕES E DIRETRIZES

Primeiramente, considera-se de suma importância reconhecer o papel social do design informacional, de modo a ampliar o acesso à informação de maneira legível e autônoma a um número maior de usuários, inseridos democraticamente no espaço público. Assim como, atualmente, torna-se necessário assumir a relevância da cartografia digital como uma ferramenta capaz de ampliar possibilidades em projetos de orientação espacial no ambiente urbano.

Justamente neste sentido, é importante complementar o sistema de sinalização utilizando os mais diversos recursos das mídias digitais, permitindo integrar e estabelecer novas relações entre lugares e usuários, criando outras formas de percepção, exploração e experimentação, além de despertar interesse aos visitantes e moradores. Como estes meios de comunicação já são parte da vida cotidiana contemporânea, possibilitam novas articulações culturais entre pessoas, lugares, eventos e objetos, sobretudo no que diz respeito à inclusão social, com a possibilidade de fornecer informações que vão além dos recursos visuais, ampliando a interatividade e a acessibilidade a pessoas com deficiência (PcD).

São muitos os aspectos positivos do uso do mapa na versão digital como instrumento de orientabilidade, entre os quais destacamos que:

- tornar a informação acessível a um número abrangente de usuários;
- permitir aos usuários a compreensão da localização espacial no momento do deslocamento;
- possibilitar a identificação dos imóveis próximos no entorno imediato durante a visita ao local;
- fornecer informações complementares dos atrativos turísticos, inclusive por meio de imagens;
- facilitar a constante atualização das informações e, consequentemente, reduzir os custos relacionados aos materiais impressos;
- ser disponibilizado em websites e/ou diretamente nos pontos turísticos;
- incorporar o mapa a um aplicativo (*app*);
- permitir o acréscimo de informações acessíveis a pessoas com deficiência (com a inclusão de libras, recursos sonoros e audiodescrição, por exemplo).

Contudo, como qualquer tecnologia que possui atualizações constantes, não podemos prever quando haverá novos avanços nas plataformas e softwares que porventura venham a impossibilitar o acesso aos links ora compartilhados nessa dissertação. Caso ocorra algum conflito de 'navegabilidade' em um futuro próximo, as imagens estáticas dos mapas apresentados parcialmente servem inclusive como registros do processo de elaboração durante este período.

A partir da sinalização orientativa para pedestres aqui estudada, considera-se que para que os usuários consigam se orientar com segurança pela Rota do Centro Histórico é preciso fornecer informações complementares, como por exemplo: qual o tempo estimado do percurso a ser percorrido (completo ou parcialmente), quais os edifícios se localizam nas proximidades e em que distância aproximada está o próximo destino.

Em suma, o foco do projeto de *wayfinding* é ofertar informações suficientes para que o usuário tenha autonomia para tomar as decisões e traçar sua própria rota de visita, deslocando-se com segurança e de maneira intuitiva. Para tal, mais do que reconhecer as problemáticas e apontar soluções, ou estabelecer uma lista de parâmetros para projetos de sinalização em espaços públicos históricos, buscou-se sintetizar as orientações em forma de **diretrizes informativas** que possam ser adotadas em projetos semelhantes, tanto para verificação e adaptações de instalações existentes quanto para novos projetos.

Após agrupar as diretrizes por escalas de aproximação (da escala macro até o destino), considerando a relação entre o usuário e o ambiente, apresentam-se os elementos informativos e os meios para que a sinalização seja integrada em todos os formatos e mídias. Esse conjunto possibilita compreender cada etapa do sistema de sinalização e visa auxiliar a interpretação para tomadas de decisão consistentes e previsíveis, sejam em atuações pontuais ou complexas.

As diretrizes seguem apresentadas em dois formatos distintos:

- formato de **texto** (Tabela 5) – contendo orientações dos elementos informativos a serem sinalizados, direcionadas aos profissionais e equipe técnica;
- visualmente através de um **infográfico** (Figura 81) – orientativo aos usuários, separados por escalas de aproximação ao ambiente.

Salienta-se que as diretrizes apresentadas são apenas um ponto de partida para subsidiar as discussões em projetos de *wayfinding* em ambientes urbanos. Há que se considerar que cada município possui uma história particular, com aspectos e contextos específicos que precisam ser levados em consideração desde o início do projeto de um sistema de sinalização para pedestres. E há, ainda, outras particularidades quando se trata de implantações em sítios históricos.

ESCALA *	ELEMENTOS INFORMATIVOS	COMO SINALIZAR
1 macro “visão geral” (como chegar / organizar a visita)	 • Mapa (digital e/ou físico); • Sugestões de Percurso; • Indicativo de Acessibilidade.	• mapa completo da rota: digital (website, <i>QR code</i> ou aplicativo) e impresso (para divulgação em eventos e locais turísticos significativos), contendo informações gerais, como: distância total da rota, sugerir pontos de início e término do percurso, indicar os locais acessíveis; localizar referência (marcos visuais na paisagem e pontos de apoio, como: sanitários, estacionamentos, informações turísticas - inclusive por pictogramas); • disponibilizar mapas em locais estratégicos e de fluxo intenso de pedestres: inserir a informação “<i>you are here</i>” ou divulgação digital (<i>QR Code</i> em local visível); • inclusão de mapas do entorno próximo: inserir nos totens a informação “<i>you are here</i>”, localizar dados da região, com direcionamentos (setas e distâncias) e referências próximas (aproximação no raio de 500 metros).
2 aproximação “para onde ir” (orientação dentro da rota)	 • Sinalização Direcional; • Indicativo de Distâncias.	• placas orientativas de direcionamento em locais de fluxo intenso: sinalizar pontos estratégicos do percurso (inserção em postes entre os locais de visitação); • placas orientativas de direção fixa em imóveis tombados como patrimônio: ou em locais com grande fluxo de visitação, indicando os atrativos no entorno (incluindo mapa e setas) e informação da distância aproximada no raio de 250 metros; • sinalização orientativa de piso: em locais de fluxos complementares à rota.
3 destino “visitação” (nos pontos turísticos)	 • Indicativo de Atrativo Turístico; • Placas Interpretativas.	• identificar visualmente os atrativos: inserir a identidade visual, inclusive em locais que sofreram alteração de uso (destacar o uso anterior do local no período histórico); • placas interpretativas: incluir informação em todos os atrativos, em local visível, prioritariamente instaladas nos imóveis tombados, e prever manutenção constante; • indicativo de distância: a partir do local de visita para outros pontos turísticos.
OBSERVAÇÕES (para todos os elementos a sinalizar)	 • colocação correta no campo visual, sem interferir na paisagem, com altura adequada para leitura de crianças e PcD; • ter propriedade e clareza da informação, além da inclusão de outros idiomas; • priorizar a legibilidade (cor e contraste, tipografia – preferencialmente sem serifa, símbolos – linguagem universal); • adotar materiais resistentes à intempéries (longas exposições ao sol e chuva); • prever a implantação dos elementos por etapas, sem comprometer o conjunto, e de acordo com o contexto local; • todos os elementos sinalizados devem manter a identidade da rota para facilitar a interpretação dos visitantes; • a finalidade é identificar os destinos e respectivos locais de interesse, estimulando as direções e distâncias de visita.	

* Informações de orientação definidas por escalas de aproximação do usuário ao ambiente a ser sinalizado.

Tabela 5. Diretrizes Informativas para projetos de *wayfinding* em espaços públicos. Fonte: elaborado pela autora.

DIRETRIZES INFORMATIVAS

elementos de orientação por escalas de aproximação do usuário-ambiente

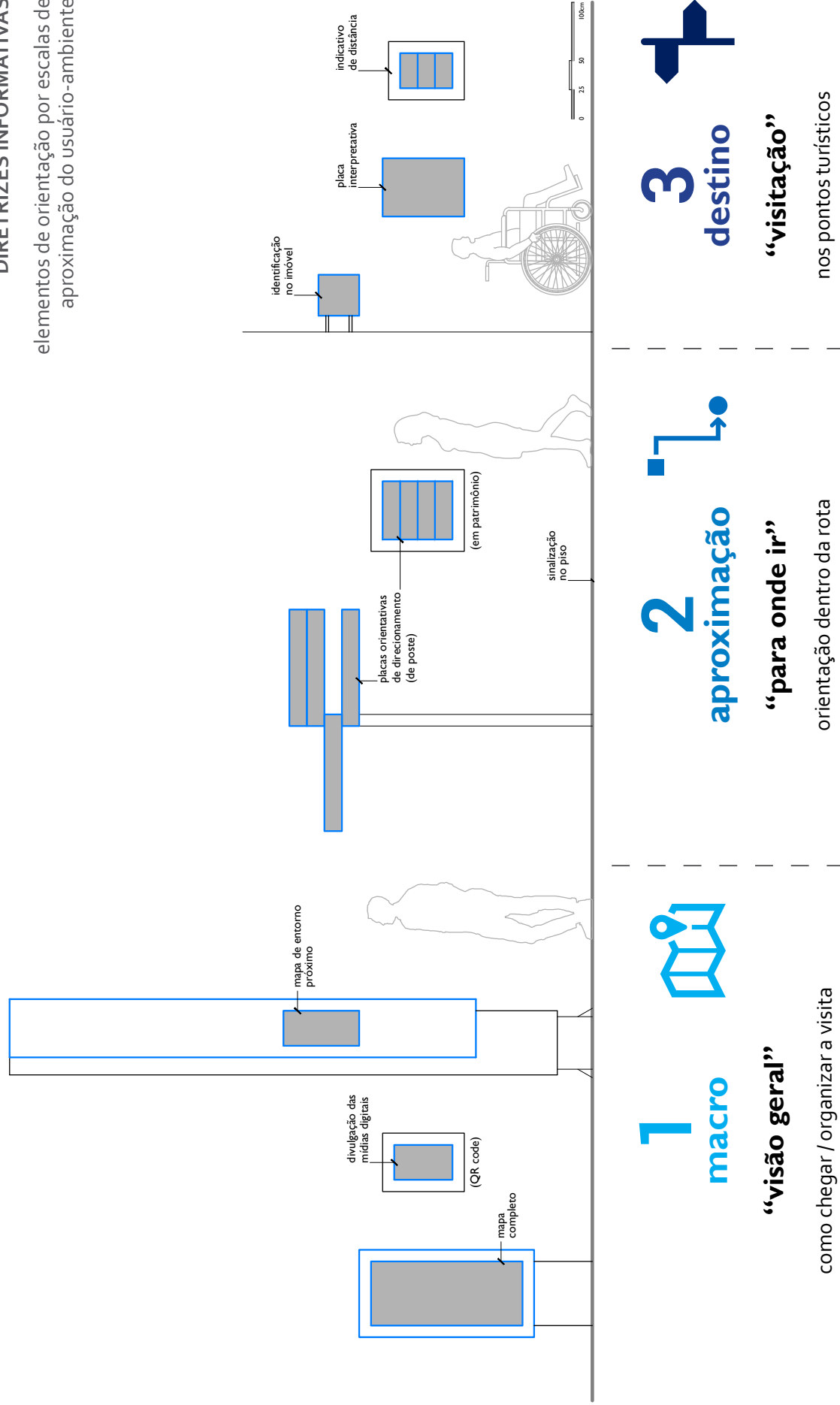


Figura 81. Infográfico de diretrizes para projetos de *wayfinding*. Fonte: elaborado pela autora.

É importante destacar que a orientabilidade, assim como “a legibilidade de um ambiente varia dependendo da habilidade individual. O que constitui um ambiente acessível e de fácil compreensão pode variar dependendo do conhecimento de uma pessoa, da sua capacidade física e de outros fatores” (SEAMLESS SEATTLE, 2019, p.34). O projeto de *wayfinding*, portanto, deve responder às capacidades de diferentes pessoas para ler e compreender um ambiente espacialmente.

Para além das abordagens realizadas nesta pesquisa, um dos anseios é de que os profissionais que desenham cidades contemporâneas estejam de fato envolvidos no processo de criação do sistema de sinalização urbana, como forma de orientar e instruir os cidadãos. E mais do que isso, entendam e adotem a **sinalização como um recurso de design informacional convidativo e universal**, acessível às pessoas que caminham pelas cidades para apreciar a arquitetura e a paisagem ou aprender com sua história, ao invés de simplesmente replicar a linguagem padrão estabelecida aos motoristas pelo Código de Trânsito Brasileiro, como sinais de advertência que desconsideram os pedestres – como representada nesta placa de sinalização (para pedestres ou veículos?) encontrada durante o levantamento fotográfico na Praça dos Andradas (Figura 82), muito comum em diversas cidades brasileiras.



Figura 82. Sinalização para pedestres ou veículos? Praça dos Andradas. Fotografia da autora: junho, 2023.

5.3. CONCLUSÃO

Compreende-se que os objetivos propostos pela pesquisa foram atingidos em sua totalidade. Foi possível analisar o conjunto de elementos gráficos que compõe o sistema de sinalização direcionado a pedestres existente na área central urbana de Jundiaí. Assim como, detectar que a rota orientativa implantada no centro histórico não é totalmente intuitiva ao público que circula pela região, sendo que o pedestre, por sua vez, busca auxílios para complementação da informação através de outros dispositivos como alternativas de orientabilidade – como aspectos da paisagem, mapas digitais e informações em pontos estratégicos, prioritariamente – evidenciando que a implementação de totens e placas informativas isoladamente são insuficientes para sinalizar o conjunto de uma rota turística.

Especificamente, ao analisar visualmente o projeto gráfico dos elementos de sinalização, foi possível constatar que há legibilidade dos elementos atualmente sinalizados, porém estes podem ser complementados por símbolos ou pictogramas que facilitem a leitura e interpretação das informações mais rapidamente, sobretudo através da inserção de setas direcionais que indiquem outros pontos turísticos adjacentes. A inclusão de mapas esquemáticos em pontos estratégicos ao longo da rota também complementaria as informações, um recurso mencionado por diversos participantes voluntários que realizaram o percurso pelo centro histórico.

Após investigar as estratégias de implantação da RCH ficaram evidentes a necessidade de atualização e manutenção constante das informações disponibilizadas, como dos textos históricos nos objetos sinalizados e na página web. Assim como é preciso ampliar a instalação das placas informativas em muitos pontos não sinalizados, além de prever a manutenção das placas atualmente instaladas prioritariamente nos imóveis tombados como patrimônio histórico, que são consequentemente os locais mais procurados e identificados pelos visitantes que caminham pela região central.

Contudo, essas demandas por marcos visuais não podem concentrar o foco apenas nos veículos automotores e ciclistas, como é o caso dos totens, mas devem principalmente incluir a escala do pedestre, incorporando a mobilidade ativa e a acessibilidade ao longo do trajeto. Isso só ocorrerá por meio de uma equipe multidisciplinar debruçada sobre o assunto, sem tratá-lo superficialmente, pois envolvem questões turísticas, culturais, arquitetônicas, urbanísticas e de gestão patrimonial, durante e após a implantação.

Foi possível, ainda, compreender a importância da conexão e recepção aos turistas e passageiros que desembarcam na estação ferroviária, não somente pela sua proximidade à Rota do Centro Histórico, mas também pela relevância histórica deste equipamento como estruturador no desenvolvimento do município desde o século XIX, além de cumprir seu papel como articulador de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias que circulam diariamente pela região. Existem edificações significativas em seu entorno que poderiam, inclusive, ser incorporadas à rota central.

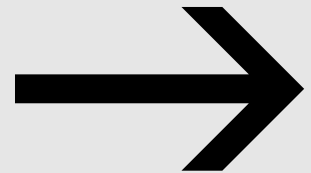
As análises dos elementos de sinalização existentes em Jundiaí, que possibilitaram a elaboração do Mapa Digital Interativo da Rota do Centro Histórico, reiteram a importância do uso cartografia como um recurso complementar na localização e navegação dos usuários em espaços públicos. Destacam a importância dos recursos digitais utilizados como aliados na difusão da informação em futuros projetos, pois acredita-se que a temática da acessibilidade aliada aos recursos tecnológicos pode ser mais bem explorada enquanto produção de um design inclusivo. Isso abre outras lacunas para estudos de sinalização direcionados a pedestres, em ambientes construídos ou urbanos, que favoreçam os usuários que transitam pelas cidades.

Por fim, concluímos que **o wayfinding, o design informacional e arquitetura são ferramentas projetuais integradas** e quando bem desenvolvidas podem contribuir significativamente para orientar os deslocamentos em espaços públicos, garantindo maior segurança na tomada de decisões aos pedestres. Quando as informações fornecidas não forem excludentes a nenhum indivíduo, independente da capacidade, o *design* se tornará ainda mais consistente e efetivo. Para isso, a sinalização precisa ser tratada como parte fundamental do planejamento estratégico projetual, desde a concepção e não apenas como um complemento a ser instalado a posteriori.

Sinalizar é também comunicar, instruir, orientar e preservar a memória. Sobretudo, ampliar o acesso à informação em áreas centrais é uma das formas mais democráticas de manter viva a história de uma cidade para as gerações futuras.



REFERÊNCIAS
APÊNDICES
ANEXOS



REFERÊNCIAS

ABATE, T. P.; KOWALTOWSKI, D. C. C. K. Avaliação de pisos táteis como elemento de wayfinding em escola de ensino especial para crianças com deficiência visual. *In: Ambiente Construído*, Porto Alegre, v. 17, n. 2, p. 53-71, abr-jun, 2017.

ADAPTIVE ENVIRONMENT CENTER. **History of Universal Design**. Disponível em: <https://www.humancentereddesign.org/index.php/inclusive-design/principles>. Acesso em: 20.maio.2023.

APPLIED. **Legible London**: the birth of modern city wayfinding. Applied Information Group (website). Disponível em: <https://www.appliedinformation.group/projects/legible-london>. Acesso em: dez.2023.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050 – Acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

ASSOCIAÇÃO DOS DESIGNERS GRÁFICOS. **Estatuto ADG Brasil**. 2005. Disponível em: <https://adg.org.br/a-adg-brasil/>. Acesso em: 16.maio.2023.

ASSOCIAÇÃO DOS DESIGNERS GRÁFICOS. **ABC da ADG**: glossário de termos e verbetes utilizados em Design Gráfico. São Paulo: Blucher, 2012.

ARTHUR, P.; PASSINI, R. **Wayfinding**: people, signs and architecture. NY, 1992.

BERNARDI, N. **A aplicação do conceito do desenho universal no ensino de arquitetura: o uso de mapa tátil como leitura de projeto**. 2007. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo. Campinas, 2007.

BINS ELY, V. H. M.; DISCHINGER, M.; MATTOS, M. L. Acessibilidade e Orientabilidade no Terminal Rita Maria, Florianópolis/SC. In: **NUTAU 2004** – Demandas Sociais, Inovações Tecnológicas e a Cidade – Seminário Internacional, São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2004.

CALORI, C. **Signage and Wayfinding Design**: a complete guide to creating environmental graphic design systems. Hoboken: Wiley, 2007.

CAMBIAGUI, S. **Desenho Universal**: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas. São Paulo: Editora Senac, 2007.

CARDOSO, E. *et al.* Contribuição metodológica em design de sinalização. In: **InfoDesign**. São Paulo. v.8, n.1, 2011, p10-30.

CARERI, F. **Walkscapes**: o caminhar como prática estética. São Paulo: GG, 2013.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. 6a. edição. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

CHAMA, N. **Marcas & Sinalização**: práticas em design corporativo. 2a. edição. São Paulo: Editora Senac, 2014, 148-196.

CONDEPHAAT. **Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí**. Disponível em: <http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/complexo-da-estacao-ferroviaria-de-jundiai/>. Acesso em: 07.jun.2022.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO BRASIL. **Resolução n. 21 de 05 de abril de 2012**. Disponível em: <https://transparencia.caubr.gov.br/resolucao21/>. Acesso em: 16.maio.2023.

CPTM. **Companhia Paulista de Trens Metropolitanos**. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/>. Acesso em: 06.jul.2022.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Tradução de Isabel Correia e Carlos Macedo a partir da edição de 1983. Architectural Press, 1971 – Edições 70, 1983.

D'ABREU, J. V. V.; BERNARDI, N. Tecnologias táteis e sonoras para comunicação e orientação espacial da pessoa com deficiência visual. *In*: FREITAS, M. I. C; VENTORINI, S.E. **Cartografia tátil: orientação e mobilidade às pessoas com deficiência visual**. Jundiaí, Paco Editorial, 2011, p. 85-103.

D'AGOSTINI, D. **Design de sinalização**. São Paulo: Blucher, 2017.

DICIONÁRIO PRIBERAM DA LÍNGUA PORTUGUESA (website). Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/totem>. Acesso em 28.abril.2023.

DONDIS, D. A. **Sintaxe da linguagem visual**. Tradução Jefferson Luiz Camargo. 3a. edição. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

DORNELES, V. G.; AFONSO, S.; BINS ELY, V. H. M. O desenho universal em espaços abertos: uma reflexão sobre o processo de projeto. *In*: **Gestão e Tecnologia de Projetos**, São Paulo, v. 8, n. 1, p. 55-67, jan.-jun. 2013.

FERRARA, L. D'A. **Design em espaços**. São Paulo: Annablume, 2002.

FERRER, N. *et al.* **A MEAC de Vilma Villarouco: metodologia ergonômica para o ambiente construído**. Curitiba: CRV, 2022.

FLICK, U. **The SAGE Handbook of Qualitative Data Collection**. SAGE Publications, 2018, pp. 3-16.

FREEDOM TRAIL. (website). Disponível em: <https://www.thefreedomtrail.org/>

FRUTIGER, A. **Sinais e símbolos: desenho, projeto e significado**. 2a. edição. São Paulo: martins Fontes, 2007.

GEHL, J. **A vida na cidade: como estudar**. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, J.; GEMZOE, L. **Novos espaços urbanos**. Editorial GG: Barcelona, 2002.

GIFFORD, R. (editor). Behavior Mapping and Tracking. *In: Research methods for environmental psychology*. First edition. Hoboken: Wiley, 2016, p. 29-51.

GIBSON, D. **The wayfinding handbook**: information design for public spaces. New York: Princeton Architectural Press, 2009.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2002.

GIVEN, L.M. Exploratory Research. *In: Encyclopedia of qualitative research methods*. Volumes 1 & 2. The Sage. University of Alberta, 2008, pp. 327-329.

GOLIN, G.; NOGUEIRA, R. E. Construindo informações urbanas acessíveis às pessoas com deficiência visual em um portal na web. *In: FREITAS, M. I. C; VENTORINI, S.E. Cartografia tátil: orientação e mobilidade às pessoas com deficiência visual*. Jundiaí, Paco Editorial, 2011, p. 105-135.

GREENFIELD, A. **Radical Technologies**: the design of everyday life. Brooklyn, NY, 2017.

GROAT, L.N.; WANG, D. Qualitative Research. *In: Architectural research methods*. Second Edition, 2013, pp. 215-261.

HUNTER, S. **Architectural Wayfinding**. IDeA Center, University at Buffalo, 2010a. Disponível em: <https://idea.ap.buffalo.edu/resources/>. Acesso em: jun.2023.

HUNTER, S. **Spatial Orientation, Environmental Perception and Wayfinding**. IDeA Center, University at Buffalo, 2010b. Disponível em: <https://idea.ap.buffalo.edu/resources/>. Acesso em: jun.2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Portal Cidades: Jundiaí**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/jundiai.html>. Acesso em: 30.maio.2023.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Sinalização do Patrimônio Mundial no Brasil**: orientações técnicas para aplicação. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Brasília: IPHAN, 2013. Disponível em: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000225618>. Acesso em: nov.2023.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN. **Guia Brasileiro de Sinalização Turística**. 2001. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/files/Guia_Embratur/conteudo/principal.html. Acesso em: jun.2022

IRAZÁBAL, C. **Da Carta de Atenas à Carta do Novo Urbanismo**. Arqutextos, São Paulo, ano 02, n. 019.03, Vitruvius, dez. 2001. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/02.019/821>. Acesso em: 20.jun.2022.

ISOTYPE REVISITED (website). Disponível em: <https://isotyperevisited.org/>. Acesso em: jun.2023.

KOHLSDORF, M. E.; KOHLSDORF, G. Dimensão Topoceptiva. *In: Dimensões morfológicas dos lugares*. Brasília, 2005.

LEGIBLE LONDON (website). Sistem Architecture, Transport of London, 2010. Disponível em: www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/londres-legivel-london-system-architectur.pdf. Acesso em: dez.2023.

LIMA *et al.* Orientação Espacial e Legibilidade em Espaços Abertos e Edificações Complexas. *In: Revista Projetar: projeto e percepção do ambiente*, v.7, n.3, 2022, 226-237.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. Tradução de Jefferson Luiz Camargo, 3ª. Edição. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MACE, R. *et al.* **Accessible Environments: Toward the Universal Design**. New York, USA: North Carolina State University, 1991.

MACHADO, J.; BRAGA, S. **Comunicação e Cidades Patrimônio Mundial no Brasil**. Brasília: UNESCO, IPHAN, 2010.

MENDONÇA, A. L. A. *et al.* Publicação de mapas na web: abordagem cartográfica com uso de tecnologias código-aberto. *In: Boletim de Ciências Geodésicas*. Curitiba, v. 15, nº. 1, p. 103-119, jan-mar, 2009.

MEIRELES, P. M. **Um roteiro visual e histórico: projeto de sinalização para área central de Jundiaí**. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Design Gráfico). Pós Graduação em Design Gráfico, SENAC. Campinas, SP, 2014.

MOREIRA, D. C.; KOWALTOWSKI, D. C. C. K.; BELTRAMIN, R. M. G. Dinâmicas que ensinam: a metodologia de projeto no ensino de arquitetura. *In: Gestão e Tecnologia de Projetos*, São Carlos, v. 11, n. 1, p. 55-69, jan./jun. 2016.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. 2023.

Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>. Acesso em: 16.abr.2023.

PASSINI, R. Wayfinding design: logic, application and some thoughts on universality. University of Montreal, Canada. *In: Design Studies* **17**, p. 319-331, 1996.

PASSINI, R. Wayfinding: a conceptual framework. *In: Urban Ecology*, **5**: 17-31. 1981.

PIKTOGRAMM. **Otl Aicher Pictograms** (website). Disponível em: <https://www.piktogramm.de/en/>. Acesso em: jun.2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ. **Lei n. 9.321 de 11 de novembro de 2019**. Revisão do Plano Diretor do Município de Jundiaí. 2019. Disponível em: <https://jundiai.sp.gov.br/planejamento-e-meio-ambiente/legislacao/leis-urbanisticas/>. Acesso em: 28.maio.2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ. **Lei n. 9.100 de 28 de novembro de 2018**. Rotas Turísticas de Jundiaí. 2018. Disponível em: <https://turismo.jundiai.sp.gov.br/institucional/legislacao/>. Acesso em: 08.jun.2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ. **Rotas Turísticas** (website). Disponível em: <https://rotasturisticas.jundiai.sp.gov.br/>. Acessos diversos: de jul.2022 a dez.2023.

RHEINGANTZ, P. *et al.* **Observando a Qualidade do Lugar**: procedimentos para a avaliação pós-ocupação. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pós-Graduação em Arquitetura. Coleção PROARQ, 2009.

REGIÃO METROPOLITANA DE JUNDIAÍ. **Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado**. 2021. Disponível em: https://rmj.pdui.sp.gov.br/?page_id=127. Acesso em: 01.jun.2023.

SANTOS, F. A. Design de informação e cidade: um exercício embrionário tendo Brasília como cenário. *In: InfoDesign*, v12, n.2, 2015, p157-170.

SALGADO, R. **Projeto de sinalização em parques urbanos**: sistematização de elementos estruturadores a partir de exemplos no município de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, SP, 2013.

SCHERER, F. V. **Conceitos em design gráfico ambiental**. Núcleo de Design Gráfico Ambiental – NDGA. 2012. Disponível em: <http://ndga.wordpress.com/2012/09/10/>

conceitos-em-design-grafico-ambiental/ Acesso em: abril.2023.

SEAMLESS SEATTLE. **Pedestrian Wayfinding Strategy**. Seattle, Department of Transportation, 2019.

SEAMON, D.; GILL, H. Qualitative Approaches to Environment–Behavior Research: Understanding Environmental and Place Experiences, Meanings, and Actions. *In: Research Methods in Environment-Behavior Research*, Robert Gifford (editor). New York: Wiley/Blackwell. 2016.

SIENA. **Centro Histórico “Comune di Siena”** (website). Disponível em: <http://siena.turismoqr.it/index.php>. Acesso em: nov.2023.

SILVEIRA, C. S. **Orientação e mobilidade de pessoas com deficiência visual no meio urbano e de transporte coletivo**: subsídios para sistemas de informação ao usuário. (Tese de Doutorado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2017, 356 p.

SOCIETY FOR ENVIRONMENTAL GRAPHIC DESIGN (website). Disponível em: www.segd.org. Acesso em: jul.2022.

SPECK, J. **Cidade Caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2017.

SPTURIS. **Totens de sinalização turística são instalados no centro de São Paulo**. Por Web Matser, 2014. Disponível em: <https://imprensa.spturis.com.br/releases/totens-de-sinalizacao-turistica-sao-instalados-centro-de-sao-paulo>. Acesso em: ago.2023.

STRUNK, G. L. T. L. **Como criar identidades visuais para marcas de sucesso**: um guia sobre o marketing das marcas e como representar graficamente seus valores. Rio de Janeiro: Rio Books, 3ª. Edição revista e atualizada, 2007.

UEBELE, A. **Signage System & Information Graphics**. London: Thames&Hudson, 2007.

VENTURI, R.; SCOTT BROWN, D.; IZENOUR, S. **Aprendendo com Las Vegas**. Tradução Pedro Maia Soares. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

APÊNDICE – A

PONTOS TURÍSTICOS DA ROTA DO CENTRO HISTÓRICO

Pontos Turísticos da Rota do Centro Histórico - Jundiá/SP					Levantamento		Observações
Fonte: elaborado por Priscila Machado Meireles, a partir dos dados da PMJ					2022 - 2023	Totem	
	O que visitar	Uso Atual	Tombamento	Placa	Totem	Endereço	
1	Antiga Câmara e Fórum	Agência do Banco do Brasil		OK		Rua Barão de Jundiá, 941	
2	Antiga Creche da Argos	Centro Educacional - PMJ		sem placa		Av. Dr. Cavalcanti, 341	
3	Antiga Escola Gasparian	Associação e Clube dos Surdos Jundiá		sem placa		Rua São Jorge, 28	
4	Antiga Estação de Água	Velório Municipal		sem placa		Av. Prof. Luiz Rosa, 168	
5	Antiga Fábrica de Palitos de Fósforo	imóvel vazio (fechado)		fechado		Rua Siqueira de Moraes, 19	
6	Antiga Loja Nova	Loja Rosana Jóias e Relógios		sem placa		Praça Governador Pedro de Toledo, 30	
7	Antiga Padaria Palma	Choperia Palma		sem placa		Rua Abolição, 130	
8	Antiga Sede da DAE	Posto de Atendimento da DAE		sem placa		Rua Zacarias de Góes, 255	
9	Antigo Armazém	Aliança Serviços Contábeis		sem placa		Rua Prudente de Moraes, 771, esq. com Rua Padroeira	
10	Antigo lago na praça Arnaldo Levada	Praça Arnaldo Levada		imaterial		Praça Arnaldo Levada - Av. Nove de Julho, 2000	
11	Antigo Mercado Municipal	Centro das Artes - Sala Glória Rocha		reforma		Rua Barão de Jundiá, 1093	
12	Ao Esporte Jundiatense	Lojas comerciais diversas		sem placa		Av. Dr. Torres Neves, 188	
13	Aromas no sobrado	imóvel vazio (fechado)		intangível		Rua Senador Fonseca, 1146	
14	Bar Chafariz	Bar Chafariz		sem placa		Rua Prudente de Moraes, 1395	
15	Barreira	passagem sobre trilhos		imaterial	A	Av. Itatiba, sn	
16	Bela Vista	Rua Bela Vista		intangível		Rua Bela Vista	
17	Bombonière Marabá	imóvel vazio (fechado)		fechado		Rua do Rosário, 319	
18	Caixa D'Água	Caixa D'Água		sem placa		Praça Luiz Gonzaga Barbosa, sn	
19	Câmara Municipal	Câmara Municipal		OK		Rua Barão de Jundiá, 128	
20	Casa da Criança	Casa da Criança N.Sra. do Desterro		sem placa		Rua Ulysses Jorge Marinho, 32	
21	Casa da Família Chagas	Residência		sem placa		Rua dos Bandeirantes, 483	
22	Casa da Família Prado	Loja Pernambucanas	CONDEPHAAT	sem placa		Rua Barão de Jundiá, 736	
23	Casa Fagundes	Abrapa Jundiá		sem placa		Rua Mar. Deodoro da Fonseca, 367	
24	Casa Novecentista	usos diversos		sem placa		(sem endereço) Conjunto de residências	
25	Casa Rosa	imóvel vazio (em restauro)	COMPAC	sem placa		Rua Barão de Jundiá, 260	

	O que visitar	Uso Atual	Tombamento	Placa	Totem	Endereço
26	Casa Setecentista	imóvel vazio (fechado)		fechado		Rua do Rosário, 484
27	Casarão Importados	Loja Casarão Importados		sem placa		Rua Leonardo Cavalcanti, 16
28	Casarão Paschoal	imóvel particular		sem placa		Rua Rangel Pestana, 530
29	Catedral N. Senhora do Desterro	Catedral N. Senhora do Desterro		OK		Praça Governador Pedro de Toledo, sn
30	Clube 28 de Setembro	Clube Beneficente Recreativo		sem placa		Rua Petronilha Antunes, 363
31	Clube Jundiaense	Clube Jundiaense - Sede Central		OK		Rua Onze de Junho, 46
32	Companhia Paulista	Espaço Expressa	IPHAN	OK		Av. União dos Ferrovários, 1760 (Espaço Expressa)
33	Companhia Telefônica	imóvel vazio (fechado)		fechado		Rua Barão de Jundiá, 1067
34	Conjunto Patinhas	usos diversos (comerciais)		sem placa		Rua Dr. Torres Neves esq. com a Av. Dr. Cavalcante
35	Corredor Verde	vegetação ao longo da rua		intangível		Rua Anchieta, sn
36	Coxinha de Queijo da Padroeira	imóvel vazio (fechado)	COMPAC	imaterial		Rua da Padroeira, 410-420 (Casa de Massas Padroeira)
37	Cruzeirinho	Monumento		sem placa		Praça Nove de Julho (Rua Vasco Fernandes Coutinho)
38	Cúpula Árabe	Lanchonete		sem placa		Rua Barão de Jundiá, 491
39	Edifício Carderelli	Edifício residencial		OK		Praça Governador Pedro de Toledo, 24
40	Empresa Luz e Força de Jundiá	Fundação Energia e Saneamento		OK		Rua Barão de Jundiá, 202
41	Escola Conde do Parnaíba	Escola Estadual Conde de Parnaíba	CONDEPHAAT	OK		Rua Barão de Jundiá, 1106
42	Escola de Música de Jundiá	Escola de Música		sem placa		Rua Prudente de Moraes, 1276
43	Escola Industrial	E. E. Dr. Antenor Soares Gandra		OK		Rua Barão de Jundiá, 53
44	Escola Paroquial F. Queiros Telles	Salão Paroquial		OK		Rua do Rosário, 181
45	Escola Professor Luiz Rosa	Escola Ensino Fundamental		sem placa		Rua Senador Fonseca, 1182
46	Escola Siqueira de Moraes	Pinacoteca Diógenes Duarte Paes	CONDEPHAAT	OK		Rua Barão de Jundiá, 109
47	Escolas Padre Anchieta	Escola Ensino Infantil ao Ensino Médio		sem placa		Rua Bom Jesus de Pirapora, 125
48	Esplanada Monte Castelo	Mirante do "Escadão"		sem placa		Rua Barão de Jundiá com Rua Vigário J. J. Rodrigues
49	Estação Central	Estaçãozinha Jundiá (imóvel vazio)				Fim da Rua Padroeira com Av. União dos Ferrovários
50	Estrada de Pirapora	Rua Baronesa do Japi		intangível		Rua Baronesa do Japi e Rua Bom Jesus de Pirapora
51	Estrada de São João	Rua Dr. Torres Neves		intangível		Rua Dr. Torres Neves
52	Fábrica Argos	Complexo Argos	CONDEPHAAT	sem placa		Av. Dr. Cavalcanti, 396 (chaminé)

	O que visitar	Uso Atual	Tombamento	Placa	Totem	Endereço
53	Fábrica de Correias	Supermercado Tauste		sem placa		Av. Antônio Segre, 79
54	Fábrica de Vinhos	Supermercado Boa - centro		sem placa		Rua Jorge Zolner, 95
55	Falsa-Seringueira	vegetação		imaterial		Rua José do Patrocínio (altura n. 628)
56	Ferrovários Aposentados	União dos Ferrovários Aposentados		sem placa		Rua da Abolição, 114
57	Fratellanza Italiana	Hospital Regional + PA		reforma		Rua João Lopes, sn
58	Gabinete de Leitura	Gabinete Leitura Ruy Barbosa	CONDEPHAAT	OK		Rua Candido Rodrigues, 301
59	Galeria Bocchino	Galeria Comercial (passagem pedestres)		sem placa		Rua Barão de Jundiá, 706 e Rua Rangel Pestana, 36
60	Grêmio Recreativo da Comp. Pta.	Clube Recreativo C.P.		sem placa		Rua Rangel Pestana, 334
61	Hospital São Vicente de Paulo	Hospital São Vicente		OK		Rua São Vicente de Paulo, 233
62	Hotel Rosário	Hotel Central Rosário		sem placa		Rua do Rosário, 91 (esq. com a Rua Eng. Monlevade)
63	Igreja da Barreira	Paróquia Santa Teresinha		sem placa		Av. Itatiba, 273
64	Igreja do Rosário	Igreja Nossa Senhora do Rosário		sem placa		Rua Petronilha Antunes, 379
65	Inovação em Antiga Casa	Ateliê Lelé da Cuca (artes)		sem placa		Rua Prudente de Moraes, 1287
66	Largo da Cadeia Velha	Praça Tibúrcio Esteves de Siqueira		sem placa		Rua Barão de Jundiá, 1141 - Largo São Bento
67	Largo da Matriz	Praça Governador Pedro de Toledo		sem placa	B	Praça Governador Pedro de Toledo
68	Largo das Rosas	Praça Dom Pedro II		sem placa		Rua Campos Sales, 201-331
69	Largo do Cemitério	Cemitério N. Senhora do Desterro		OK		Av. Henrique Andrés, 360
70	Largo do Chafariz	Praça do Chafariz (Orville Green)		sem placa		Rua da Abolição, 245
71	Largo do Pelourinho	Praça Rui Barbosa		sem placa	C	Rua Candido Rodrigues, 238-312
72	Largo dos Andradas	Praça dos Andradas		sem placa		Rua Cel. Boaventura Mendes Pereira esq. Senador Fonseca
73	Largo Santa Cruz	Praça das Bandeiras		sem placa	D	Rua Petronilha Antunes esq. Rua Cel. Leme da Fonseca
74	Largo São Bento	Largo São Bento		sem placa		Rua São Bento, 506-530 esq. Rua do Rosário
75	Largo São Jorge	Estacionamento do Pão de Açúcar		sem placa	E	Rua Antônio Buzanelli esq. Cel. Boaventura Mendes Pereira
76	Largo São José	Praça Dr. Domingos Anastácio (calçada)		sem placa		Rua Rangel Pestana esquina com a Rua São José
77	Mirante da Bela Vista	Mirante		intangível		Rua Bela Vista, 721
78	Mosteiro de São Bento	Igreja de São Bento		OK		Rua Largo São Bento, 40
79	Museu Solar do Barão	Museu Histórico e Cultural	CONDEPHAAT	OK		Rua Barão de Jundiá, 762

	O que visitar	Uso Atual	Tombamento	Placa	Totem	Endereço
80	Ó	<i>expressão popular</i>		intangível		(sem endereço)
81	Obelisco da Independência	Monumento do 100º da Independência		sem placa		Rua Baronesa do Japi, 319
82	Ponte de Campinas	Bairro Ponte de Campinas		intangível		(sem endereço) Bairro Ponte de Campinas
83	Ponte Torta	Monumento	COMPAC	OK	F	Rua José do Patrocínio, 769 - Praça Sete de Setembro
84	Praça Antônio Ozanam	Praça Antônio Frederico Ozanan		sem placa		Rua Campos Sales e Rua Dr. Leonardo Cavalcanti
85	Praça Barão do Rio Branco	Praça Barão do Rio Branco		sem placa		Rua Santa Terezinha, sn
86	Praça da Cultura	Praça Conceição Aparecida e rotatória		sem placa	G	Av. Antônio Frederico Ozanan, s/n
87	Praça São Lázaro	rotatória		intangível		Rua dos Bandeirantes e Av. Antônio Segre
88	Providência Social	Providência Social (busto Eloy Chaves)		sem placa		Rua Barão de Jundiá, 1150
89	Restaurante Dadá	inóvel vazio (fechado)		fechado		Rua do Rosário, 277
90	Rio Guapeva	Rio Guapeva		intangível		(sem endereço)
91	Rio Jundiá	Rio Jundiá		intangível		(sem endereço)
92	Rua Jorge Zolner	Rua Jorge Zolner		intangível		Rua Jorge Zolner
93	Rua Torta	Avenida Paula Penteado		intangível		Av. Paula Penteado
94	Rua Treze de Maio	Rua Treze de Maio		intangível		Rua Treze de Maio
95	Sindicato dos Ferroviários	Colégio Santa Felicidade		sem placa		Rua Prudente de Moraes, 1811
96	Sobrados na Ladeira	Imóveis particulares (Rua São Bento)		sem placa		Rua São Bento, 450
97	Teatro Polytheama	Teatro Polytheama	CONDEPHAAT	OK		Rua Barão de Jundiá, 176
98	Viaduto São João Batista	Viaduto São João Batista (sobre trilhos)		sem placa	H	Viaduto São João Batista
99	Vila Argos	Residências (Vila Industrial)		sem placa		Rua Monteiro Lobato, 254 a 270
100	Vila Dr. Torres Neves	Residências (Vila Fepasa)		sem placa		Rua Visconde de Mauá, 96 a 142
	Pontos Incluídos pela Autora	Uso Atual	Tombamento	Placa	Totem	Endereço
101	Marco Zero	Marco Geográfico		sem placa		Largo São Bento (em frente ao Mosteiro São Bento)
102	Estrada de Ferro Santos-Jundiá	Estação Jundiá - Linha 7 Rubi CPTM	CONDEPHAAT	sem placa		Praça Mauá, sn (Av. União dos Ferroviários, s/n)
103	Centro de Informações Turísticas	Centro de Informações Turísticas PMJ		sem placa		Av. Jundiá, 1151

APÊNDICE – B

TCLE – AOS RESPONSÁVEIS TÉCNICOS

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO: fluxos visuais conectando pessoas e lugares

Pesquisadora: Priscila Machado Meireles

Orientadora: Profa. Dra. Doris Catharine Cornélie Knatz Kowaltowski

Coorientadora: Profa. Dra. Núbia Bernardi

Número do CAAE: 66970322.5.0000.8142

Você está sendo convidado a participar como voluntário de uma pesquisa. Este documento, chamado Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, visa informar seus direitos como participante e é elaborado em duas vias, uma que deverá ficar com você e outra com a pesquisadora.

Por favor, leia com atenção e calma, aproveitando para esclarecer suas dúvidas. Se houver perguntas antes ou mesmo depois de assiná-lo, você poderá esclarecê-las com a pesquisadora. Se preferir, pode levar este Termo para casa e consultar seus familiares ou outras pessoas antes de decidir participar. Não haverá nenhum tipo de penalização ou prejuízo se você não aceitar participar ou retirar sua autorização em qualquer momento.

Justificativa e objetivos:

Diante da complexidade da cidade interativa atual, torna-se ainda mais necessário entender como se organizam a quantidade de informações disponibilizadas para guiar e orientar os usuários que circulam pelas cidades contemporâneas. Optar pela região central faz sentido principalmente pelo número elevado de pedestres que por ali circulam diariamente, incluindo diversas edificações históricas construídas em períodos distintos e, portanto, considerada uma área urbana com valores significativos na paisagem e na memória de seus visitantes.

O objetivo geral desta pesquisa é compreender o conjunto de elementos visuais que compõem o sistema de sinalização orientativo aos pedestres recentemente implantado na região central de Jundiaí, denominada Rota Turística do Centro Histórico. A partir da observação visual, identificar possíveis aspectos da paisagem que auxiliem na orientação espacial dos pedestres.

Como objetivos específicos pretende-se:

- mapear se a rota orientativa sinalizada é intuitiva ao público ou engloba o uso de dispositivos móveis como uma alternativa de orientação espacial;
- detectar quais as possíveis contribuições da sinalização (e *wayfinding*) para o design informacional em espaços públicos urbanos.

Procedimentos – AOS RESPONSÁVEIS TÉCNICOS:

Participando do estudo você está sendo convidado a colaborar com a coleta de dados e informações a respeito da sinalização orientativa a pedestres existente na região central da cidade de Jundiaí. Como ferramentas de registro serão feitas entrevistas com os profissionais técnicos envolvidos no momento da implementação do conjunto de sinalização.

Observações:

- As entrevistas, poderão ser realizadas presencialmente ou em ambiente remoto, serão agendadas de acordo com a disponibilidade dos entrevistados, em horário adequado a ser definido entre a pesquisadora e o participante, com duração prevista de 30 a 40 minutos, aproximadamente.
- As entrevistas poderão ser gravadas, após a autorização dos envolvidos, para facilitar o registro e a análise das informações. As gravações não serão divulgadas.

Rubrica da pesquisadora: _____

Rubrica do participante: _____

- O intuito desta coleta de dados é compreender as informações preliminares contidas durante a implementação do conjunto de sinais: os elementos gráficos, os textuais e de localização estratégica.
- Os dados desta pesquisa serão armazenados em formato digital, em drive exclusivo e no computador pessoal da pesquisadora durante o período de trabalho. Após a conclusão, os dados serão armazenados digitalmente por um período de 5 anos após o final da pesquisa.
- Esta pesquisa se iniciará somente após aprovação do protocolo de pesquisa no Comitê de Ética.

Desconfortos e riscos:

Não se apresentam riscos previsíveis a nenhum participante. A participação é totalmente voluntária, porém, se houver qualquer razão que você se sinta desconfortável, não queira responder a entrevista ou participar das atividades deste estudo, por motivos pessoais ou relacionados às dinâmicas propostas, **poderá interromper a participação na pesquisa a qualquer momento, sem que haja qualquer tipo de prejuízo.** As informações da pesquisa ficarão arquivadas com as pesquisadoras que manterão total sigilo sobre os dados.

Benefícios:

Por seu caráter experimental, não há benefícios diretos e imediatos aos participantes. No entanto, os resultados obtidos através das orientações visuais na escala do pedestre poderão melhorar o entendimento dos espaços urbanos sinalizados e assim proporcionar o acesso adequado e seguro às informações, gerando espaços legíveis e claros à população. A metodologia poderá se adaptar a qualquer município, além de contribuir para a criação de uma base referencial informativa, tanto aos estudos em design informacional, quanto para orientar outras estratégias de *wayfinding* em espaços públicos contemporâneos.

Sigilo e privacidade:

Você tem a garantia de que sua identidade será mantida em sigilo e nenhuma informação identificada ou identificável será fornecida a outras pessoas que não façam parte da equipe de pesquisadoras. Na divulgação dos resultados desse estudo, seu nome não será citado.

Ressarcimento e indenização:

A equipe da pesquisa garante que você não terá qualquer custo. Qualquer custo que você tiver para participar da pesquisa, previsto ou não, não importando a natureza do custo, será ressarcida pela equipe de pesquisa.

Você terá a garantia ao direito a indenização diante de eventuais danos decorrentes da pesquisa quando comprovados nos termos da legislação vigente.

Acompanhamento e assistência:

A qualquer momento os participantes poderão entrar em contato com as pesquisadoras para esclarecimentos e assistência sobre qualquer aspecto da pesquisa, através dos contatos abaixo. Você receberá assistência integral e imediata, de forma gratuita, pelo tempo que for necessário em caso de danos decorrentes da pesquisa.

Contato:

Em caso de dúvidas sobre a pesquisa, se precisar consultar esse registro de consentimento ou quaisquer outras questões, você poderá entrar em contato com as pesquisadoras **Priscila Machado Meireles** (arq.meireles@gmail.com), Rua Carlos Cordts, 142 – Vila Vecchi, Jundiaí/SP, (11) 976.886.893 ou **Núbia Bernardi** (nubiab@unicamp.br), na Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Arquitetura e Rubrica da pesquisadora: _____ Rubrica do participante: _____

Construção, na Av. Albert Einstein, 951 – Cidade Universitária Zeferino Vaz, Campinas/SP, (19) 3521-2469.

Em caso de denúncias ou reclamações sobre sua participação e sobre questões éticas do estudo, você poderá entrar em contato com a secretaria do Comitê de Ética em Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais (CEP-CHS) da UNICAMP das 08h30 às 11h30 e das 13h00 às 17h00 na Rua Bertrand Russel, 801, Bloco C, 2º piso, sala 05; CEP 13083-865, Campinas/SP; telefone (19) 3521-6836; e-mail: cepchs@unicamp.br.

Havendo a necessidade de intermediação da comunicação em Libras você poderá fazer contato com a Central TILS da Unicamp no site <https://www.prg.unicamp.br/tils/>.

O Comitê de Ética em Pesquisa (CEP).

O papel do CEP é avaliar e acompanhar os aspectos éticos de todas as pesquisas envolvendo seres humanos. A Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP), tem por objetivo desenvolver a regulamentação sobre proteção dos seres humanos envolvidos nas pesquisas. Desempenha um papel coordenador da rede de Comitês de Ética em Pesquisa (CEPs) das instituições, além de assumir a função de órgão consultor na área de ética em pesquisas.

Consentimento livre e esclarecido:

Após ter recebido esclarecimentos sobre a natureza da pesquisa, seus objetivos, métodos, benefícios previstos, potenciais riscos e o incômodo que esta possa acarretar, aceito participar:

Nome do(a) participante da pesquisa

Data: ____/____/2023.
Assinatura do(a) participante ou nome e assinatura do seu RESPONSÁVEL LEGAL

Responsabilidade do Pesquisador:

Asseguro ter cumprido as exigências da resolução 510/2016 CNS/MS e complementares na elaboração do protocolo e na obtenção deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Asseguro, também, ter explicado e fornecido uma via deste documento ao participante. Informo que o estudo foi aprovado pelo CEP perante o qual o projeto foi apresentado e pela CONEP, quando pertinente. Comprometo-me a utilizar o material e os dados obtidos nesta pesquisa exclusivamente para as finalidades previstas neste documento ou conforme o consentimento dado pelo participante da pesquisa.

Data: ____/____/2023.
Assinatura da pesquisadora – Priscila Machado Meireles

Rubrica da pesquisadora: _____

Rubrica do participante: _____

APÊNDICE – C

TCLE – AOS PEDESTRES

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO: fluxos visuais conectando pessoas e lugares

Pesquisadora: Priscila Machado Meireles

Orientadora: Profa. Dra. Doris Catharine Cornélie Knatz Kowaltowski

Coorientadora: Profa. Dra. Núbia Bernardi

Número do CAAE: 66970322.5.0000.8142

Você está sendo convidado a participar como voluntário de uma pesquisa. Este documento, chamado Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, visa informar seus direitos como participante e é elaborado em duas vias, uma que deverá ficar com você e outra com a pesquisadora.

Por favor, leia com atenção e calma, aproveitando para esclarecer suas dúvidas. Se houver perguntas antes ou mesmo depois de assiná-lo, você poderá esclarecê-las com a pesquisadora. Se preferir, pode levar este Termo para casa e consultar seus familiares ou outras pessoas antes de decidir participar. Não haverá nenhum tipo de penalização ou prejuízo se você não aceitar participar ou retirar sua autorização em qualquer momento.

Justificativa e objetivos:

Diante da complexidade da cidade interativa atual, torna-se ainda mais necessário entender como se organizam a quantidade de informações disponibilizadas para guiar e orientar os usuários que circulam pelas cidades contemporâneas. Optar pela região central faz sentido principalmente pelo número elevado de pedestres que por ali circulam diariamente, incluindo diversas edificações históricas construídas em períodos distintos e, portanto, considerada uma área urbana com valores significativos na paisagem e na memória de seus visitantes.

O objetivo geral desta pesquisa é compreender o conjunto de elementos visuais que compõem o sistema de sinalização orientativo aos pedestres recentemente implantado na região central de Jundiaí, denominada Rota Turística do Centro Histórico. A partir da observação visual, identificar possíveis aspectos da paisagem que auxiliem na orientação espacial dos pedestres.

Como objetivos específicos pretende-se:

- mapear se a rota orientativa sinalizada é intuitiva ao público ou engloba o uso de dispositivos móveis como uma alternativa de orientação espacial;
- detectar quais as possíveis contribuições da sinalização (e *wayfinding*) para o design informacional em espaços públicos urbanos.

Procedimentos – AOS PEDESTRES:

Participando do estudo você está sendo convidado a colaborar com a coleta de dados e informações a respeito da sinalização orientativa a pedestres existente na região central da cidade de Jundiaí. Como ferramentas de registro serão feitas observação passiva durante o percurso proposto, seguida da aplicação de questionários aos participantes.

Observações:

- As atividades serão direcionadas àqueles que por livre e espontânea vontade desejarem participar do experimento de campo. Estes serão convidados a responder um questionário sobre suas percepções espaciais, após percorrer um pequeno percurso a pé de aproximadamente 10-15 minutos.
- O percurso orientado poderá ser realizado de maneira espontânea com apoio de um mapa impresso que será fornecido aos participantes ou com acompanhamento da

Rubrica da pesquisadora: _____

Rubrica do participante: _____

pesquisadora, com o intuito exclusivo da observação passiva. São previstos dois pontos específicos para orientar o início do percurso: a estação ferroviária ou o museu.

- O estudo será realizado de maneira voluntária durante sua livre circulação pela região central e o questionário será preenchido em um momento definido por você.
- O questionário poderá ser preenchido pelos participantes logo após o experimento, ou posteriormente via formulário digital, que será disponibilizado através de um link ou *QR code*. Seu preenchimento, em ambos os formatos, levará entre 5 a 10 minutos. A pesquisadora ficará disponível para esclarecer qualquer eventual dúvida.
- Os dados desta pesquisa serão armazenados em formato digital, em drive exclusivo e no computador pessoal da pesquisadora durante o período de trabalho. Após a conclusão, os dados serão armazenados digitalmente por um período de 5 anos após o final da pesquisa.
- Esta pesquisa se iniciará somente após aprovação do protocolo de pesquisa no Comitê de Ética.

Desconfortos e riscos:

Não se apresentam riscos previsíveis a nenhum participante. A participação é totalmente voluntária, porém, se houver qualquer razão que você se sinta desconfortável, não queira responder o questionário ou participar das atividades deste estudo, por motivos pessoais ou relacionados às dinâmicas propostas, **poderá interromper a participação na pesquisa a qualquer momento, sem que haja qualquer tipo de prejuízo.** As informações da pesquisa ficarão arquivadas com as pesquisadoras que manterão total sigilo sobre os dados.

Benefícios:

Por seu caráter experimental, não há benefícios diretos e imediatos aos participantes. No entanto, os resultados obtidos através das orientações visuais na escala do pedestre poderão melhorar o entendimento dos espaços urbanos sinalizados e assim proporcionar o acesso adequado e seguro às informações, gerando espaços legíveis e claros à população. A metodologia poderá se adaptar a qualquer município, além de contribuir para a criação de uma base referencial informativa, tanto aos estudos em design informacional, quanto para orientar outras estratégias de *wayfinding* em espaços públicos contemporâneos.

Sigilo e privacidade:

Você tem a garantia de que sua identidade será mantida em sigilo e nenhuma informação identificada ou identificável será fornecida a outras pessoas que não façam parte da equipe de pesquisadoras. Na divulgação dos resultados desse estudo, seu nome não será citado.

Ressarcimento e indenização:

A equipe da pesquisa garante que você não terá qualquer custo. Qualquer custo que você tiver para participar da pesquisa, previsto ou não, não importando a natureza do custo, será ressarcida pela equipe de pesquisa.

Você terá a garantia ao direito a indenização diante de eventuais danos decorrentes da pesquisa quando comprovados nos termos da legislação vigente.

Acompanhamento e assistência:

A qualquer momento os participantes poderão entrar em contato com as pesquisadoras para esclarecimentos e assistência sobre qualquer aspecto da pesquisa, através dos contatos abaixo. Você receberá assistência integral e imediata, de forma gratuita, pelo tempo que for necessário em caso de danos decorrentes da pesquisa.

Rubrica da pesquisadora: _____

Rubrica do participante: _____

Contato:

Em caso de dúvidas sobre a pesquisa, se precisar consultar esse registro de consentimento ou quaisquer outras questões, você poderá entrar em contato com as pesquisadoras **Priscila Machado Meireles** (arq.meireles@gmail.com), Rua Carlos Cordts, 142 – Vila Vecchi, Jundiaí/SP, (11) 976.886.893 ou Núbia Bernardi (nubiab@unicamp.br), na Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Departamento de Arquitetura e Construção, na Av. Albert Einstein, 951 – Cidade Universitária Zeferino Vaz, Campinas/SP, (19) 3521-2469.

Em caso de denúncias ou reclamações sobre sua participação e sobre questões éticas do estudo, você poderá entrar em contato com a secretaria do Comitê de Ética em Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais (CEP-CHS) da UNICAMP das 08h30 às 11h30 e das 13h00 às 17h00 na Rua Bertrand Russel, 801, Bloco C, 2º piso, sala 05; CEP 13083-865, Campinas/SP; telefone (19) 3521-6836; e-mail: cepchs@unicamp.br.

Havendo a necessidade de intermediação da comunicação em Libras você poderá fazer contato com a Central TILS da Unicamp no site <https://www.prg.unicamp.br/tils/>.

O Comitê de Ética em Pesquisa (CEP).

O papel do CEP é avaliar e acompanhar os aspectos éticos de todas as pesquisas envolvendo seres humanos. A Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP), tem por objetivo desenvolver a regulamentação sobre proteção dos seres humanos envolvidos nas pesquisas. Desempenha um papel coordenador da rede de Comitês de Ética em Pesquisa (CEPs) das instituições, além de assumir a função de órgão consultor na área de ética em pesquisas.

Consentimento livre e esclarecido:

Após ter recebido esclarecimentos sobre a natureza da pesquisa, seus objetivos, métodos, benefícios previstos, potenciais riscos e o incômodo que esta possa acarretar, aceito participar:

Nome do(a) participante da pesquisa

Assinatura do(a) participante ou nome e assinatura do seu RESPONSÁVEL LEGAL

Data: ____/____/2023.

Responsabilidade do Pesquisador:

Asseguro ter cumprido as exigências da resolução 510/2016 CNS/MS e complementares na elaboração do protocolo e na obtenção deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Asseguro, também, ter explicado e fornecido uma via deste documento ao participante. Informo que o estudo foi aprovado pelo CEP perante o qual o projeto foi apresentado e pela CONEP, quando pertinente. Comprometo-me a utilizar o material e os dados obtidos nesta pesquisa exclusivamente para as finalidades previstas neste documento ou conforme o consentimento dado pelo participante da pesquisa.

Assinatura da pesquisadora – Priscila Machado Meireles

Data: ____/____/2023.

Rubrica da pesquisadora: _____

Rubrica do participante: _____

APÊNDICE – D

ENTREVISTA I - ESPECIALISTA TÉCNICO - Implantação

WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO: fluxos visuais conectando pessoas e lugares

ENTREVISTA 1 – ESPECIALISTA TÉCNICO

A. Equipe Técnica 1 – IMPLANTAÇÃO – 13/julho/2023, totalizando 52”30’.

Objetivo: Identificar as estratégias/diretrizes de implantação da “Rota do Centro Histórico”.

Legenda – P: Pesquisadora (negrito); **E1:** Entrevistado 1; **azul:** destaque.

P: A primeira questão é entender de onde surge a ideia, porque sinalizar e criar Rotas Turísticas em Jundiaí?

E1: Bem, esse processo de planejamento e organização do turismo aqui de Jundiaí, ele nasce de um processo de planejamento. Estou como DT desde 2013, mas eu acompanho a organização do turismo de Jundiaí desde 2001, eu era do CM Turismo. E eu sou turismóloga por formação, eu sempre trabalhei com planejamento turístico, meu primeiro trabalho foi dentro da Secretaria de Turismo do Estado na área de Pesquisa e Planejamento. Assim, eu venho do planejamento, tenho uma empresa de consultoria, encerrei as atividades dela no ano passado. Mas tenho uma empresa de consultoria há 20 anos com foco em planejamento, então eu sempre trabalhei nessa linha de planejamento público, trabalhei nas 3 esferas de Governo – Estado, trabalhei no Ministério do Turismo 3 anos, trabalhei no “Sistema S” como consultora. Então eu venho do planejamento, não tem como fugir muito desse modelo que é o que eu trabalhei a vida inteira, meio que só sei trabalhar assim.

Quando eu assumi a DT lá em 2013, qual era o panorama que a gente tinha na cidade? A gente tinha uma cidade que já tinha entendido um pouco da sua identidade turística, que está vinculada a questão do turismo rural, que está vinculada a essa produção de frutas, que tem também um viés de turismo de negócios por conta das características da cidade e que tem alguns outros aspectos que a gente precisa considerar nesse processo. Então a gente vem trabalhando desde então em **uma linha de fortalecer essa identidade turística na cidade** para trabalhar o seu posicionamento e aí vem sempre muito forte a questão da uva, a questão do turismo rural, só que ao mesmo tempo um destino que tem determinadas características que a gente não pode deixar de considerar. Nós estamos muito próximos a São Paulo – que é o maior centro receptor de turistas da América Latina – e o que isso significa para um destino, seja ele qual for, se a gente pegar toda essa macrorregião que está aproximadamente a 100 km de São Paulo a gente tem uma característica muito peculiar, que são destinos que acabam recebendo um fluxo de turistas de 1 dia muito grande.

Então o que a gente já sabia aqui de Jundiaí: tem o turismo rural, a identidade da uva, um turismo de negócios já com fluxo relativamente consolidado e um turista que se desloca para cá com muita facilidade. O que significa? Que ele não vem por meio do que a gente chama de um turismo organizado, ele não vem pela agência, ele vem sozinho. Então esse conjunto de características dá uma base para gente de construção de algumas linhas. Por outro lado, olhando a oferta, olhando Jundiaí enquanto oferta turística, o que a gente tinha (estou fazendo esse resumo de informações do panorama que a gente tinha lá em 2013).

P: É importante. Até porque nesse momento a gente já tinha o Circuito das Frutas, com esse aspecto regional, certo?

E1: Bem, a gente já tinha o Circuito das Frutas desde 2002, formalizado pelo Governo do Estado em 2002. Ou seja, uma coisa já voltada para o turismo rural e naquele momento nós tínhamos 30 empreendimentos de Turismo Rural aqui na cidade, já em funcionamento. Só que o que era Jundiá lá atrás, era esse emaranhado de informações que eu estou te dando. Qual era o produto turístico? Não era totalmente definido. A gente já [tinha um fluxo de pessoas que vinha para cá espontaneamente](#) e que se deslocava para os bairros rurais em função dos restaurantes e das adegas, que estão nas fazendas que já tinha um certo fluxo consolidado, mas uma coisa muito diluída. Esse era o panorama geral que a gente tinha nesse momento.

E como é que a gente trabalha para transformar tudo isso e de onde vem as questões. Primeira questão, e agora vou responder olhando para a sua pesquisa. Se a gente tem esse fluxo do turista que vem para cá com o carro próprio, ele não vem de maneira organizada, claro vem, mas um percentual muito pequeno perto do nosso fluxo total. Como é que eu faço para que esse turista consiga se deslocar dentro da cidade e encontrar os atrativos turísticos e entender o que é o turismo de Jundiá? Isso é uma questão. [E a outra questão é, como é que eu pego esses atrativos que eu tenho que são a princípio todos descentralizados, sem uma identidade turística única e integrada](#), e transformo em alguma coisa, que a gente brinca, palatável para o turista no sentido de estar na prateleira. O que é ter o turismo na prateleira? É quando eu pego meu atrativo turístico e transformo ele em produto. O que significa: tem preço, sei onde é vendido, como é comercializado, quem é o perfil do público e o que eu vou oferecer – transformei em produto.

E nesse sentido a gente trabalha em dois vieses, em primeiro lugar é preciso organizar essa oferta e como organizo a oferta, e aí a gente vem com a metodologia das fotos turísticas. Essa metodologia é uma metodologia que eu desenvolvi em outros projetos que eu trabalhei via Ministério do Turismo e eu trouxe para cá, vamos formatar Rotas Turísticas. É uma metodologia que tem como [premissa ser participativa](#), então a gente sempre se sentou com essas regiões turísticas para pensar [a marca, o nome, como é que elas se identificavam, como é que elas queriam se posicionar, o que elas iam oferecer](#). Então a gente veio nessa discussão, tentou trabalhar inicialmente... a primeira reunião digamos assim que eu tive para falar de organização de Rota Turística foi com pessoal da Rota da Cultura Italiana, hoje região do Traviú. Porque a gente tinha algumas características: já tinha um concentrado de atrativos estruturados, um bairro bastante integrado, então a gente começou a discutir com eles.

Paralelo a isso a gente foi identificando na cidade outras áreas. E a nossa grande área de atração de interesse turístico é o bairro do Caxambu e arredores – Caxambu, Toca, Roseira, Ivoituruaia, Colônia e Jundiá-Mirim – que é um conjunto de bairros que tem atrativos, que tem uma característica de terem historicamente crescido juntos, no mesmo formato, a Colônia recebeu o primeiro núcleo colonial, dali esses migrantes foram para o interior, muitos voltaram e compraram terras aqui, final do século XIX começo do século XX e lá atrás entenderam que a região tinha uma propensão, uma facilidade para produção de uva. Foi uma região que produziu café, enfim, a gente tem todo um histórico ali. E é uma região que tem, por exemplo, o restaurante Spiandorello que não me engano é de 1968, e foi o primeiro restaurante que se instalou ali e que está na memória principalmente do paulistano, isso é muito curioso. A gente

pensa só no jundiaense, mas quando você fala muito paulistano aleatoriamente pontua que vinha ali quando era criança... E ali naquele entorno acabaram surgindo, primeiro a questão histórica da produção de vinho concentrada naquela região, tem 16 vinícolas nesses bairros, e aí você tinha a presença desse primeiro restaurante que acabou induzindo o surgimento de outros e isso foi, digamos assim, criando uma base para que a gente começasse a pensar numa Rota para aquela região.

E nessa [linha participativa de discussão a gente chegou em Rota da Uva](#) com eles, eu lembro que até minha proposta era “pessoal, vamos tentar Rota da Uva e do Vinho”, eles não quiseram, apenas Rota da Uva e a discussão com eles sempre foi o que vocês querem mostrar – então se você olhar a marca é a uva e o prato – porque eles queriam fazer esse trabalho de mostrar a predominância da gastronomia naquela região visualmente, uma região que concentra os restaurantes, tem um conjunto significativo de restaurantes e vinícolas. O Piatti Belli é outro restaurante também bastante antigo, na linha do Spiandorello, que está ali há muitos anos, que é extremamente tradicional, que até pouco tempo não aceitava cartão. Depois o Bar Domingo que surge depois, o Brunholli que já vem com um outro formato e você vai olhando e vai vendo que eles foram chegando, foram se desenvolvendo muito em cima dessa história daquela região, gastronomia e uva, por conta de ser uma região forte de produção de uva, que se formou com esse imigrante que chegou, que foi criando essa base para trabalhar essa Rota.

P: Quando você comenta sobre esse processo participativo são os responsáveis pelos restaurantes e associações do bairro?

E1: Exato, conversando com essa [turma dos atrativos turísticos: os restaurantes, os produtores de fruta, o pessoal das vinícolas, quem tem ponto de venda de comercialização de fruta, a gente trouxe todo mundo para fazer essa discussão, a gente levou também as agências de turismo](#) que já operavam para entender qual o olhar do turista em cima de tudo isso. Até chegar a esse [primeiro modelo](#), inicialmente. Aí trouxe para dentro da estrutura da Prefeitura e desafiou [a nossa Comunicação a pensar uma marca que seria a marca da Rota da Uva](#).

Paralelo a isso a gente já estava trabalhando com o pessoal da Rota da Cultura Italiana em uma velocidade um pouco menor, dentro do mesmo formato. Foram as duas primeiras que surgiram. Aí Uva, Cultura Italiana e depois vem uma demanda da Terra Nova, eles entenderam que seria interessante trabalhar a Rota, o Castanho, aí a gente fecha esse primeiro bloco. Se fosse olhar isso historicamente são essas 4 Rotas que a gente começou a trabalhar, sempre de maneira integrada, tentando trazer outros empreendimentos. Aí o que a gente faz com essas Rotas: [cria a marca, cria formas de comunicação digital](#), (porque vamos voltar a minha primeira fala, como é que o turista vem pra cá, de carro próprio, sozinho e ele precisa conseguir chegar. O que eu tenho que mostrar para ele: o que eu tenho e como ele chega). [A gente vai muito para o digital, entendendo que os turistas hoje buscam informação onde, na internet](#).

P: Alguns vem com algumas informações, fazem pesquisa, chegam com orientação e outros não. Interessante o surgimento do conjunto de 4 Rotas, então possuía uma estrutura maior?

E1: Exatamente. E aí a gente vai na mesma linha: todo mundo tem uma página em rede social mantida por nós, tem um site, dentro do nosso site Rotas Turísticas. Todos eles mais ou menos com as mesmas informações. Claro, garantindo peculiaridades e necessidades de cada um. Por exemplo a Rota do Castanho foi uma rota que decidiu que eles não queriam mapa, porque os

empreendimentos que formaram o primeiro bloco ali eles não eram empreendimento abertos para esse fluxo de turista espontâneo e só trabalhavam com agendamento. Se eu coloco mapa o turista vai pegar esse mapa e vai chegar sem avisar, e eles queriam que a gente conduzisse para uma coisa agendada. **[Cada uma tem uma especificidade que foi discutida com os envolvidos]**, como é que isso vai ser trabalhado com cada um deles. **Aí então essa base: marca, mapa, site e rede social.** Digamos que esse é o pacote inicial, o básico.

P: Interessante saber que nem todas elas possuem o foco no mapa, o foco é no digital?

E1: Foco no digital, e por quê? Por conta dessa característica do turista que vem sozinho, predominante. E aí, a gente começou essa organização. **A gente já tinha um estudo sobre a Rota do Centro Histórico sendo desenvolvido**, mas a RCH por conta da concentração de atrativos que a gente tem ali, bastante complexa, e com uma outra característica diferente das demais rotas que eu tenho um empreendimento turístico, **no CH eu tenho muita arquitetura, tenho muita história que pode ser contada, mas que não está mais materializada.** Então são uma série de outros contextos que a gente foi levando em consideração também na formatação dessa rota, que inclusive tem 100 pontos de interesse. A RCH para nós é a mais complexa. Com outro desafio ainda maior, como é que eu faço esse turista conseguir se achar, se deslocar e ter informação ali dentro. E daí nasce. Vamos lá!

P: Nesse momento vocês já tinham as outras Rotas e, em paralelo, reorganizando a do Centro?

E1: Estruturadas e organizando a do Centro. O mapeamento do centro acontecendo e as outras 4 já efetivamente estruturadas com marca com tudo, tanto que assim, não vou saber te dizer certinho os anos. **Em 2017 a gente lança o CH** e aí a RCH já nasce nesse novo formato de **atrativos mapeados e site**, com essa ideia daquele **outro modelo de placa que é a placa identificando o atrativo em si.** Por quê? Primeiro por serem atrativos de natureza pública em sua maioria, diferente das rotas rurais não temos essa característica de empreendimentos privados **[comerciais]**, é outro formato e aí essa coisa da **implantação das placas a gente sempre pensou também de alguma forma tentar facilitar a presença do turista.**

Paralelo a tudo isso, a essa organização das rotas, aí a gente tem um outro trabalho com a sinalização, que envolvem também as placas marrons, do sistema viário **[que tem um padrão específico].** **A placa marrom é uma placa de formato específico e o marrom é o modelo de sinalização turística internacional.** Então qualquer destino hoje que você for, a placa marrom é a placa do turismo, a gente seguiu as normas do Guia Brasileiro de Sinalização Turística que é um documento oficial também, e a gente implementou esse primeiro pacote. **Qual era o grande objetivo: mostrar para a pessoa como ela chega nas rotas ou pelo menos identificar para ela que está chegando em uma rota.** A cidade é muito grande e a gente tem algumas características também que eu não posso deixar de considerar, são 11 entradas na cidade, então para conseguir conduzir um turista por exemplo que está entrando vindo de Itatiba para chegar na Rota da Terra Nova é praticamente impossível só por meio de sinalização viária. Então a gente foi pensando em construir várias formas, então eu tenho o digital, essa sinalização das placas marrons que a gente foi colocando mais próximo obviamente, tem todo um estudo de posicionamento.

P: Tem uma restrição bem específica de legislação, envolve os guias de trânsito. É um empecilho e é mais difícil de reorganizar a distribuição, sem dúvida.

E1: Ela é cara, é uma sinalização cara. Foi feito os estudos em cima disso e a gente implementou 150 placas de sinalização marrom, aproximadamente. Na verdade, nesse momento contemplando essas 5 Rotas iniciais: Uva, Cultura Italiana, Terra Nova, Castanho e o Centro Histórico. Então você já tem essas 5 com sinalização de placa marrom de acordo com as normas. **[Esse conjunto já abarcava 150 placas, é bastante]**. Mas é bem pouco perto do tamanho de Jundiaí e da distância entre essas rotas, então a gente conseguiu integrar bem pouco, fiquei um pouco frustrada nesse sentido, embora fosse um volume significativo foi pouco ainda para o volume da cidade.

P: Imagino que esse processo de aprovação também é mais restrito e bem rigoroso?

E1: É extremamente complexo e tecnicamente perpassa por uma série de questões. É a questão de planejamento urbano, de mobilidade que é preciso considerar, trânsito, fluxo, tamanho da placa, formato da sinalização, tem o Guia Brasileiro de Sinalização Turística que tem toda sua complexidade, uso dos pictogramas corretos, o formato, a posição, onde coloco, como demarco, é um processo complexo.

P: Tem 'N' restrições, como a pesquisa é direcionada para o pedestre eu menciono todas essas restrições e etapas, mas não aprofundo. É importante entender por que a premissa é essa, está pensando em uma pessoa que chega de carro (e que depois vai andar a pé) e essa é a primeira sinalização que ela vai encontrar.

E1: Ok, fizemos esse trabalho com a sinalização e a gente ainda entendeu que isso não era suficiente. Porque, por conta, aí quando geograficamente eu olho para essas rotas elas tem complexidades específicas em cada uma delas. Por exemplo, a Roda da Terra Nova é a única rota que é linear, porque ela pega a Av. Engenheiro Passos Pinheiro e vai até Cajamar em uma avenida só e os atrativos estão todos concentrados ali. Quando eu vou para a Cultura Italiana eu estou falando de pelo menos três bairros – o Poste, o Bom Jardim e o Traviú (que é o centro) – e isso está espalhado. Quando eu vou para a Rota da Uva então é mais complexo ainda, são muitos bairros.

E aí já pensando o Centro Histórico também, no CH especificamente a gente pegou um mapeamento que é esse centro entre rios, porque se você pegar tem o Rio Guapeva, o Rio Jundiaí, e outro córrego (não lembro o nome), imagina que é o centro e é todo cortado por rios e a gente pegou essa região central e fez esse recorte a partir do Rio Jundiaí e do Guapeva.

P: Curiosamente se a gente olhar a delimitação do bairro do centro ele tem alguns braços que se estendem, interessante pensar nesses limites.

E1: Então, Ponte São João, que era antiga Ponte São João de Atibaia, que ia para Atibaia. **[são conexões com municípios vizinhos]**, Ponte de Campinas que era a ponte que ia para via de Campinas. Então a gente trabalhou um pouco com isso porque é uma limitação geográfica histórica importante para a cidade. Foi aí que a gente se fundou para pegar essa leitura do que seria a Rota do Centro Histórico. Até porque essas pontes historicamente eram extremamente importantes para o crescimento da cidade, para o desenvolvimento, para a chegada e o escoamento de produtos, enfim, não é à toa que Jundiaí se tornou um eixo logístico com a chegada da ferrovia **[que não deixa de ser outro limite ali também, não consegue transpassar]**. Então a gente pegou esse conjunto e entendeu que o conjunto de atrativos que contam a

história de Jundiaí estão nessa área geográfica e eu precisava conseguir fazer com que o turista circulasse. Olhando essas características aí a gente passa para os totens ou pórticos.

P: Entender uma outra questão, nesse momento as Rotas já estão um pouco mais estruturadas, ela nasce dessa questão participativa, mas tem uma verba para implementação, com um projeto específico. Como é discutido dentro da equipe técnica da Prefeitura?

E1: Então é o seguinte, *essa base: mapa, site, [integração da identidade visual]* é nosso, *investimento nosso pelo DT*. Essa parte de sinalização a gente já tem no caso da RCH uma *parceria com a Unidade de GC para as placas dos atrativos específicos*. A implantação das placas de sinalização dos atrativos sempre foi feita em parceria com a GC com recursos integrados de lá e daqui. As verbas da Sinalização Turística, distribuem-se assim:

- Placa marrom: usa dinheiro da classificação de Jundiaí como Município de Interesse Turístico (é uma verba estadual).
- Placas pequenas: parceria entre Turismo com a Cultura (verba municipal).
- Totens: também vem desse recurso do Estado, anualmente (como Jundiaí é classificado com Município de Interesse Turístico a gente recebe uma verba e faz um direcionamento para obras vinculadas ao fomento ao Turismo).

P: Interessante porque o totem acaba abarcando as duas escalas – dos veículos e aproxima até a escala dos pedestres.

E1: De onde vem o totem? O totem nasce com diversas funções, as principais: *demarcar essa entrada das Rotas* e dizer para o turista *“você está na Rota”*, porque como a gente está falando de regiões que são descentralizadas, com exceção da Terra Nova que é linear, são abertas, amplas e eu preciso falar para o turista que ele chegou. A gente tem a sinalização marrom conduzindo, mas tem um momento que ele precisa entender que ele chegou, então esses totens a localização deles, fora esses que estão bem no centro das rotas, você sempre tem os *margeando a entrada onde a rota começa*. E aí foi feito o estudo da posição para dar essa sensação para o turista *“estou seguindo as placas marrons, cheguei”*.

P: Sobre a demarcação dos acessos, vocês é que delimitaram as estratégias?

E1: Diretriz inicial de apontar o local etc. Claro que eu falava *“olha, tem que ser mais ou menos aqui”*, aí estudávamos a questão *junto com a mobilidade, com o planejamento, porque você tem questões técnicas que a gente não era capaz de analisar*. Eu analisei sempre da perspectiva turística **[a posição estratégica]**, de onde eu preciso turisticamente que o turista receba essa informação, aí a gente vai avaliar uma série de questões de aspectos técnicos: acessibilidade, mobilidade, legislação urbana, DENATRAN, enfim... Dentro da linha do Planejamento Urbano você tem determinadas especificidades que precisam ser obedecidas.

Olhando o Centro Histórico a gente ainda tem que obedecer a aspectos relacionados ao tombamento desses imóveis, a parte de patrimônio, metragem específica, o tamanho desses totens precisou ser analisado. Então a gente pegou todo esse conjunto de elementos para analisar onde é que esses totens iam ser instalados no final. Ele tem essas funções: entrei na rota, estou na rota; também para o carro, tanto que eles *são totens de 5 metros de altura, sempre com a marca e trabalhando com o ícone da iconografia que foi determinado para a Rota*.

E por outro lado a gente se preocupou com o fluxo a pé, se o cara tá passando a pé que informação ele vai receber. E no caso das rotas mais rurais, o ciclista também.

E além de tudo isso, a gente tem a “Jundiaí Cidade das Crianças” que também aparece aí. Então a gente fez todo um estudo de que informação eu ia levar em cada um desses pontos, o que seria relevante para esse turista que está a pé, em termos de informação turística daquela região específica, tanto que cada um deles tem um texto específico que fala das peculiaridades daquela região [do entorno], da história, pega um aspecto histórico que é importante, conto aquela história no texto. E aí além disso, você tem sempre o QR Code, pegando na linha de cidades inteligentes etc, que leva para o site do Turismo onde ele consegue ter informações complementares (restaurantes, gastronomia, outros atrativos) das próprias rotas. Tem dois links, lê esses 2 QR Codes com caminhos diferentes – da própria rota, o que mais eu tenho aqui – e você tem também do “Jundiaí Cidade das Crianças” que a gente quis trazer já que é um modelo de política pública implementada na cidade, que também tivesse uma referência.

P: Que é uma das Rotas mais recentes (a Rota das Crianças)?

E1: Isso lá atrás o que a gente pensou, essa pessoa que está a pé pode estar com uma criança como é que eu brinco com a criança, então você tem em todos os totens a imagem de um passarinho, a identificação desse passarinho, são pássaros aqui da nossa cidade em cima de uma pesquisa que a gente fez, e você tem ali um QR Code para a criança com o canto desse pássaro. Tentando trazer todos esses aspectos para construir uma coisa que tem um significado muito além de só ser uma demarcação física [e tentar abarcar a maioria do público], exatamente.

Enfim, lembrando que quando o cara, por exemplo, vai para o nosso site ele tem libras, então a gente também consegue trabalhar um pouco a acessibilidade. A gente vai tentando amarrar todos esses elementos, é bem desafiador. Por isso que eu falo, todo mundo acha que é tão fácil ir lá e instalar um totem.

P: Mesmo para escolher a localização da placa, a Rota do Centro é sem dúvida a mais complexa, porque o volume de informação é muito grande.

E1: E são muitas variáveis: qual é a melhor posição, que informação eu vou passar, para quem, como, entendeu. Todos os aspectos que precisam ser obedecidos, é um trabalho assim, esses totens foram mais de 2 anos de trabalho do começo do projeto até instalar.

P: Envolve uma série de questões: legibilidade, cor, fica exposto a sol, chuva, manutenção.

E1: Sim, estudos que a gente teve com o tipo de material. A questão de tentar trazer uma coisa que não fosse impactante visualmente, no sentido de destoar da paisagem – isso é uma primeira questão. Então eu sempre tive ali a escolha do material, porque precisaria ser um material com durabilidade boa, também a permanência, aí a gente pensou na madeira, mas aí a madeira envolve custos com manutenção etc. São muitas questões.

P: E estão implementados a um tempo, os totens há 2 anos, parece que tem uma manutenção relativamente simples. As placas dos imóveis têm uma manutenção constante, não?

E1: Na verdade, com os totens a dificuldade que eu tenho é porque eles são iluminados internamente. Mas você vai perceber que nem todos funcionam, porque tivemos muito problema com vandalismo público. E um custo alto, cada vez que eu vou consertar um totem

desse são 3 mil reais. Eu conserto e eles roubam de novo, então o que a gente optou, não iremos repor mais a iluminação, infelizmente é uma perda e uma pena. Aí eu tenho alguns pontos na cidade em que essa iluminação ainda sobreviveu, principalmente na Rota da Uva, o primeiro totem na entrada do limite do município que fica em frente ao condomínio na divisa com Jarinu (*esqueci o nome*), como ele está bem na frente do condomínio você tem a segurança do condomínio e ele está iluminado. O da esquina da Toca e do Igoturucaia estão iluminados, o da saída do Caxambu para o Jundiá-Mirim não está iluminado, já teve vandalismo. Essa questão da manutenção para gente é uma dificuldade até porque você tem **custos de permanência e de manutenção muito altos** e que muitas vezes você não dá conta, em função da circularidade.

P: Até porque você tem a manutenção do site porque está em constante atualização das informações. Mas essa manutenção física, o tempo que circulei pela área central por exemplo, tem algumas placas que percebi que estavam escuras por exposição ao sol.

E1: A manutenção física é muito cara. As placas vão ficando acobreadas, com variação de cor. E eu tenho 'n' casos de vandalismos nas placas. Por exemplo, tive uma placa ali na Praça das Noivas (a praça tem outro nome, mas é comumente conhecida como Praça das Noivas), que a pessoa imaginando que aquilo tivesse valor comercial, porque não tem, é uma placa de ACM, arrancou e quando percebeu que não tinha valor comercial, porque a pessoa acha que é de metal, e largou, ficou lá. Aí a gente precisa reinstalar, está guardada, precisa ser reinstalada. Então a gente também tem esse problema com vandalismo, está exposto.

Acho que é isso, consegui construir a história das Rotas de maneira completa.

P: Uma das dúvidas com as placas, algo que deve gerar curiosidade, são as informações em italiano. Tem a relação com os imigrantes, mas de onde surge essa escolha com o idioma?

E1: É isso, a gente teria que trabalhar o português e o inglês, por motivos óbvios, o inglês como uma linguagem universal, mas o **italiano por conta dessa presença e vínculo da cultura italiana em Jundiá**. Acho que a decisão se deu muito mais por isso do que qualquer outro motivo, para tentar **valorizar a presença dessa cultura italiana** aqui na cidade.

P: Alguma relação do Expresso Turístico da CPTM com a Rota do Centro Histórico? É independente e estadual, que engloba 3 cidades: Paranapiacaba, Jundiá e Mogi das Cruzes.

E1: Na verdade o Expresso é bem anterior, nasce como um projeto para o Circuito das Frutas, era o acesso pela CPTM. O projeto inicial sempre foi que o turista pudesse chegar de trem até Jundiá e daqui ele fosse levado por agências para outras cidades. Isso **nasce lá em 2009 como um projeto piloto** e depois foi implementado, o Expresso vinha para cá inicialmente toda semana. Depois eles criaram o de Mogi das Cruzes e depois Paranapiacaba ou vice-versa, e aí a gente acabou tendo que dividir o projeto e diminuiu a frequência de vezes para cá.

Mas ele nasce daí, só que sempre com uma característica, esse turista que chegava aqui em Jundiá, inicialmente o projeto o cara quando ele comprava a passagem ele já comprava o passeio. Ele chega aqui e desce na estação ferroviária e ele está a cerca de 2 km da região central, a 2 km mais ou menos do principal atrativo o Expressa – o antigo Complexo Fepasa – então ele precisava desse suporte. Nos anos iniciais era sempre uma compra vinculada, a CPTM inclusive tinha um convênio com uma agência de turismo da cidade que oferecia esse serviço. Depois esse convênio caiu em desuso e eles começaram a deixar um pouco mais solto **[independente para**

o usuário]. O problema dessa independência é que nem sempre o usuário tinha a informação completa e aí ele chegava aqui e ficava completamente perdido.

P: É uma informação que surge lá ou quando ele compra o ingresso, que atualmente está online pela internet, o que facilita, mas como é que isso de fato acontece, que tipo de informação é transmitida? Tem algum suporte, impresso ou folder?

E1: Não passam nenhuma informação. Ele comprava, chegava no guichê e comprava uma passagem para vir para Jundiaí de Expresso. Aí a agente percebeu essa lacuna e acabou implementando um serviço de atendimento dentro da estação, então hoje a gente tem sempre uma pessoa da nossa equipe na chegada do Expresso, um balcão de informações, porque a gente tinha muito desse turista perdido que chegava e não sabia o que fazer. A gente tem lá um material que a gente entrega para ele com possibilidades de passeio, porque a permanência dele em Jundiaí também é pequena, ela está das 10h às 16h, ele tem 6 horas para fazer alguma coisa na cidade. A gente fez todo um estudo: para quem quer ir de ônibus, além de todas as questões, são turistas de diferentes perfis. Então eu tinha que dar possibilidades de fazer um passeio de ônibus urbano, tem também as agências de turismo que sempre estão ali presentes, elas acabam dando suporte para esse desavisado, pega alguém ali que entra nesse pacote, só que tem um valor elevado dependendo do perfil do público.

Então quando ele chega ele é recebido por alguém da nossa equipe que entrega um material e dá algumas orientações: você quer ir a pé, está a 2 km de tal lugar; quer ir de ônibus, essas linhas atendem a essas Rotas e você tem um tempo para fazer; depois tem orientações por exemplo de como ele chega no Jardim Botânico ou no Parque da Cidade. Enfim, são várias opções.

P: Para essa informação complementar vocês também precisaram estruturar em função dessa demanda. Ou é o mesmo material que é disponibilizado no Centro de Informações Turísticas?

E1: Para poder atender exatamente essa demanda. Não é o mesmo material, o de lá é muito direcionado para esse perfil de quem chega ali, especificamente. E assim, a gente começou a fazer esse atendimento, ainda tem a presença das agências que muitas vezes pegam esses turistas e levam para os passeios já agendados. Enfim, foi a forma que a gente conseguiu para atender esse pessoal do [Trem] Expresso que está chegando por ali.

P: Hoje no site há muita informação disponível. Ainda há materiais impressos, mapas por exemplo, mesmo considerando uma procura menor?

E1: Sim, pouquíssimas coisas impressas, ainda tem procura. Os hotéis acabam pedindo para ter algum material para entregar ao hóspede. Porque uma das coisas que não comentei, dentro dessa contextualização que acho importante, é o seguinte, sempre achou historicamente que o fluxo turístico de Jundiaí estava vinculado ao turismo de negócios. Porque os nossos hotéis de segunda a sexta sempre está bem próximo à capacidade máxima, só que quando começamos a mapear esse fluxo, e os dados estão disponíveis no site “Jundiaí turismo em números”, a gente percebeu que na média, desde 2013 quando houve o mapeamento, nosso fluxo é de 30% de turismo de negócios e 30% do turismo rural. E é desse cara que está vindo para cá muitas vezes de forma independente. Isso varia muito pouco de um ano para o outro, de 62 a 68%, mas se mantém historicamente dentro desse panorama.

Sempre teve alguns desafios nesse sentido, levando em consideração essas características. Esse cara que está no hotel dificilmente é o cara que vai conseguir, até pelas características do turismo de negócios, de fazer um passeio turístico, então muitas vezes manter esse material no hotel é uma possibilidade de instigar ele a voltar. Durante a estada é muito difícil que ele consiga, por conta da sua agenda, fazer esses passeios. Até porque ele está muito próximo do centro histórico, mas para ele chegar até as áreas rurais requer mais tempo. Nem posso justificar pelo acesso porque nosso acesso é muito bom. É muito fácil ele chegar, não há problemas como em outros destinos, vai levar 1 hora em estrada de terra, não é o nosso caso. O acesso é fácil, a questão é o tempo que ele tem disponível. Não tem, o cara do turismo de negócios vem com o horário bastante restrito. Então, a ideia muitas vezes de manter alguma coisa de material impresso é atender esse tipo de público e convidá-lo a quem sabe voltar em outra oportunidade.

P: Inclusive aos que passam pela cidade em algum momento e nesse sentido os totens e as placas do sistema viário também cumprem essa função e geram curiosidade pelas Rotas.

E1: Então, tem todos esses elementos e o objetivo de manter esse material impresso é que tem um pouco essa função. O que é interessante, a gente vem percebendo ao longo dos anos também uma mudança dessa ocupação hoteleira, antes havia um modelo de 100% (durante a semana) para 15% (finais de semana). E isso agora já está um pouco mais equilibrado, em alguns momentos inclusive com 100% de ocupação no final de semana, período de Festa da Uva por exemplo, em outros eventos específicos.

Esse momento pós-pandemia, principalmente no ápice da retomada, uma ocupação extremamente alta por conta das características de Jundiaí: próximo a São Paulo, fácil acesso, posso vir de carro, segurança e o tipo de atrativo (espaços abertos, parques, lugar para as crianças etc.) contribuiu bastante para estruturar tudo isso.

P: Importante compreender quais informações são integradas entre as Rotas: o site, alguns impressos (não constam em todas), no projeto original tinha o interesse de fazer o mobiliário, coisas que surgiram inicialmente e que em algum momento não foram implementados?

E1: Tem também uma questão de restrição financeira em alguns casos. Por exemplo, a Rota do Vinho a gente [ainda deve ter a construção do mapa, um mapa bastante simples](#). Até porque, o que acontece com a Rota do Vinho especificamente, foi uma das últimas [rotas] a ser criadas em 2018, só que qual é a nossa característica da produção de vinho: Jundiaí tem uma produção histórica de vinho, para você ter ideia a produção artesanal de vinho de Jundiaí é registrada como patrimônio imaterial da cidade, identificados mais de 250 produtores em pequena escala, e a gente tem hoje 21 vinícolas em nível comercial, só que essas vinícolas não são geograficamente concentradas, a gente tem um pouco ali na Rota da Uva, mas depois tenho vinícola no Castanho, na Cultura Italiana, tenho vinícolas em áreas da cidade que ainda nem tem Rotas instituídas. Embora a gente já esteja fazendo alguns estudos que é o caso por exemplo da região do Horto Florestal. Então [Rota da Uva] é descentralizada geograficamente e que depende de um mapa, então no site, você tem um mapa do 'Google Maps' para a pessoa conseguir se entender e conseguir realmente perceber a complexidade da Rota, mas com todo mundo abarcado, tentando fazer com que a pessoa consiga chegar. A gente não tem esse mapa físico ainda, até porque ele é muito mais complexo de construir, levando em consideração que nesse [processo de construção desses mapas a gente trabalha com uma questão cartográfica](#)

muito básica, com vias principais para facilitar que a pessoa chegue, mas ele precisa ser lúdico e esteticamente agradável [e passar a informação coerente]. Exato então é um desafio, a gente está exatamente em um processo de reconstrução de todos esses mapas, inclusive o mapa da cidade também.

P: Estão redesenhando ou reorganizando as informações com esse aspecto turístico?

E1: Redesenhando. Ele [mapa] precisa atender esses dois elementos: precisa trazer informação técnica com uma base cartográfica construída para não confundir o turista, mas ao mesmo tempo ele é turístico e precisa ser lúdico, precisa ter um outro visual que não é o mapa cartográfico padrão, mapa de ruas, enfim.

P: Por exemplo, esse que vocês redesenham para o impresso é o mesmo que é disponibilizado no site ou são formatos diferentes?

E1: Na verdade, eu quero inclusive toda essa comunicação visual integrada. Então, o que estamos construindo nesse momento é esse modelo digital que vai para o site, que é o mesmo que a pessoa vai receber impresso.

P: Esse redesenho, que é um produto muito específico, é desenvolvido pela própria equipe?

E1: Não, nesse caso é um contratado externo. Porque assim, os mapas das rotas por conta do tamanho a gente consegue com um artista gráfico desenvolver. Quando estou falando dessa questão mais cartográfica eu preciso de um profissional especializado, então a gente está contratando um profissional que é especialista em mapas turísticos para fazer esse desenho.

P: Por fim, gostaria de entender um pouco sobre a relação do mobiliário com as Rotas, tinha alguma outra questão que havia sido idealizada e por qualquer motivo não foi contemplada?

E1: A grande questão é que a gente sempre olha pela perspectiva de gerar melhorias, então eu sempre fico com essa ótica do turista para tentar compreender qual a necessidade que ele tem agora. A gente sabe que cada vez mais a gente precisa de sistemas integrados, digitais, inteligentes, então a gente está sempre se desafiando a oferecer isso. Tem por exemplo um projeto, um recorte que é transformar Jundiaí em um destino turístico inteligente, e dentro desse projeto tenho a instalação de um sistema de IoT, e aí o turista vai receber essa informação se aproximando dessa área via 'bluetooth'. Então esse é um que já é um passo além de aperfeiçoamento dessas rotas.

Outra coisa, isso a gente está fazendo um estudo nesse momento, que a gente passa para uma etapa de sinalização turística, lembra que eu falei de Município de Interesse Turístico, a nossa proposta agora é chegar nessa linha de informação: ter mapa de acesso as rotas (já está mapeado onde eles vão estar), um mapa-modelo já com informações (isso muito específico em alguns elementos da cidade), depois sinalização de direção (com indicação de atrativos em esquinas), isso está em elaboração como o nosso próximo passo [em constante atualização]. A gente quer fazer também um trabalho de identificação de atrativos nas Rotas, que em cada atrativo que são quase 200, tenha um indicativo no chão ou de arandela [fachada], e que você passa e identifica a marca da Rota Turística. E aí já temos um levantamento de onde isso vai.

P: O conjunto contempla então diversas escalas: a sinalização viária, o totem, as placas dos imóveis, sinaliza em outros pontos etc.?

E1: Não está completo ainda, o nosso projeto desse ano é essa etapa. Aí foco no atrativo porque qual é a grande proposta, já que não conseguimos o mobiliário... porque a ideia inicial era a seguinte, quando entrar na Rota da Uva e circulando por toda aquela região, o ponto de ônibus, o banco da praça, a lixeira que fosse tudo com a mesma cor da Rota, mas isso requer um investimento financeiro e infelizmente nesse momento não consegue. Então a gente vai, *na medida que intensifica a sinalização, principalmente a pedestre, vou criando essas identificações*. Se o turista, por exemplo, entendeu que está na Rota da Uva, ele entra e vê o atrativo sinalizado ou com essa placa tipo arandela, se ele tem o mapa e chega em uma esquina vê essa placa indicando a Adega X nas proximidades, então eu vou *gerando inclusive a curiosidade desse turista de circular e uma sensação de pertencimento* no sentido de “*estou aqui dentro*”.

P: Talvez o mobiliário fosse algo específico e seria mais difícil de implementar. Você consegue manter a identidade integrada e oferece um conjunto de informações mais completo.

E1: É que o mobiliário esteticamente seria lindo. Quanto mais você intensifica essa informação, mais essa coisa de “*você está em uma região turística*” está sendo passada para o turista, e isso também é um desafio. É diferente você fazer esse tipo de trabalho numa cidade como Gramado, por exemplo, que é uma cidade turística, a cidade gira em torno do turismo. Quando você fala de um destino como Jundiaí, como tantos outros que a gente tem, *você precisa gerar essa sensação porque a pessoa ainda não tem isso identificado. Isso funciona inclusive para própria comunidade*, a gente tem os mesmos totens e todo esse conjunto ele vai também trazendo para a própria comunidade: olha é uma região turística, você está em uma cidade turística, você tem Rotas Turísticas, você vai trabalhando isso.

Jundiaí, 13 de julho de 2023.

APÊNDICE – E

ENTREVISTA 2 - ESPECIALISTA TÉCNICO - Projeto Gráfico

WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO: fluxos visuais conectando pessoas e lugares

ENTREVISTA 2 – ESPECIALISTA TÉCNICO

B. Equipe Técnica 2 – PROJETO GRÁFICO – 18/agosto/2023, totalizando 35”57’.

Objetivo: Identificar os elementos do projeto de sinalização da “Rota do Centro Histórico”.

Legenda – P: Pesquisadora (negrito); **E2:** Entrevistado 2; **azul:** destaque.

P: Gostaria de entender quais os elementos de sinalização foram desenvolvidos para a RCH.

E2: Que eu me lembre o Centro não estava nessa época, a gente incluiu o bairro de Santa Clara que também não estava, as Rotas iniciais eram a Terra Nova, Cultura Italiana, Uva e Castanho. Surgiram inicialmente com estas quatro, não sei exatamente a ordem delas, mas acabamos acrescentando Santa Clara porque tinha um projeto de fazer uma rota, acho que era projeto aqui da SPMA, de ter uma rota no Santa Clara também por conta da Serra do Japi e do portal lá e então a gente optou em pensar em alguma coisa que sirva não só para essas Rotas Turísticas, mas para a Serra também. Então tinha uma questão de ter uma cara mais rústica assim, para não ficar tão característico do italiano, porque todas as rotas são muito dessa questão italiano, e aí o italiano que eles pensam não é o imigrante que veio para cá, é uma arquitetura que não tem a ver com a cidade. E a imigração daqui é muito do eixo italiano do Sul, que é uma arquitetura diferente dos italianos do Norte, que às vezes eles queriam colocar como padrão [de identidade]. E não são esses italianos que vieram para cá, são outros.

P: Inclusive a justificativa para incluir o idioma italiano nas placas surge para contemplar esses imigrantes, muito interessante por conta do processo participativo na criação das rotas. E como é que aconteceu essa integração, desde o início ou como uma demanda pontual?

E2: Não participamos de nada, chegou como uma demanda de um portal. Existem essas 4 rotas, tem dinheiro do fundo de Turismo do Estado, que Jundiá havia sido enquadrado como Município de Interesse Turístico e passou a receber uma verba anual. A primeira coisa que veio foram aquelas placas de sinalização para o carro, foi a gente que ajudou também em conjunto com a GMT. A gente chamou para conversar onde vai colocar pois tem muita restrição, tem muito lugar com placa que já tinha muito informação e não poderia ter mais uma. **Começou com a gente pensando qual será a localização, por exemplo a entrada da cidade, quais as entradas das rotas,** de onde as pessoas vem [acesso], tinha até um projeto para as rodovias que não foram colocadas porque precisava de autorização e as restrições na rodovia vai piorando, das concessionárias. Então **a gente tomou conhecimento do projeto nessa época, no momento de sinalizar as Rotas no sistema viário.**

P: Já estavam começando a sinalizar, houve um pré-projeto para a organizar a sinalização?

E2: Já existiam, **já tinha o símbolo, já estavam sinalizados os estabelecimentos na zona rural.** As rotas já estavam estabelecidas essas primeiras. **A do Centro acho que era uma ideia ainda, a gente chegou a colocar a Rota do Centro Histórico,** eles queriam que colocasse Rota do Centro, mas não é uma rota assim.

P: As rurais havia uma discussão já estabelecida, são atrativos diferentes, mais fácil de organizar. O centro é muito mais abrangente, acho que não houve um processo participativo.

E2: O Centro não tinha estabelecido nada. *Acho que não teve participação, pelo menos eu não fiquei sabendo. Talvez não tenha sido o foco também*, veio muito essa demanda do turismo rural, de tentar melhorar, tem um monte de problema na área rural de loteamento irregular, são várias coisas para envolver.

P: Então quando chega para vocês já tem o desenho do logotipo da Rota, unificado. E nenhuma delas tinha totem, então era para sinalizar tanto as rurais quando a urbana?

E2: Exato, *já tinha a marca, mas a ideia era fazer portal [ao invés de totem]*. E aí a gente teve que ir aos lugares e explicar que portal não é tão simples de ser colocado, tem uma questão de altura, de espaço que precisa e eles queriam fazer, não lembro se era um portal só ou se era um portal em cada rota, sei que *a gente acabou convencendo eles a não ser portal, mas ser um totem mais simples e caberia com mais facilidade, com menos restrição, da própria calçada em alguns lugares. Inclusive o totem você consegue colocar em vários pontos de passagem para saber que existe aquilo* e na época a gente mostrou aquele da estrada de Diamantina e Ouro Preto, *a Rota da Estrada Real como referência*, são uns totens pequenos e alguns lugares alguns mais altos e pelo menos você está andando na estrada e de repente sabe que está no caminho, com uma identificação.

P: Acho que vira essa escala que atende tanto o carro, bicicleta e pedestre?

E2: *Era mais pensada no carro e bicicleta, para a área rural*. Colocou na avenida do Caxambu, na Av. Humberto Cereser, ele ficou quase desproporcional, é pequenininho ali porque a avenida é gigante. Mas *era um padrão só para tudo*. Então a gente pensou mais nas ruas que tem ali no bairro do Traviú, não tem tanto espaço e o carro está passando mais devagar. Mas era *uma sinalização para ser lida do carro principalmente*, e aí como também tinha área de pedestre, a gente *deixou uma parte para o pedestre*. A intenção era que tivesse mais coisa para baixo para as crianças por conta do 'Urban95', teria um QR Code como canto de passarinho desenvolvido pelo pessoal do Jardim do Botânico, teve essa *discussão de direcionar algo para as crianças*, não sei se foram colocados.

P: Havia sinalização para o carro, abaixo informações para pedestre, mas nunca surgiu a ideia de inserir um mapa e direcionamento para pedestre, por exemplo?

E2: Chegou a ser cogitado, mas assim *a gente não estava com tempo na verdade de elaborar*. Tanto que a gente nem colocou nada do que ia ser feito, a gente deixou um espaço aqui e aí vocês vão colar um adesivo com a informação que vocês quiserem e *a partir daí eles tratavam com a equipe da Comunicação*, não foi a gente que fez.

P: Entendi, virou uma diretriz. E uma outra dúvida, inclusive dos logotipos, quem fez?

E2: Acho que foi desenvolvido pela Comunicação, porque uma unidade ou outra tem uma assessoria de comunicação própria, quando tem muito intervenção tem uma assessora que fica diretamente com eles. A gente fica ligado a unidade de gestão que chama "*Relacionamento com o Cidadão e Inovação*", mas é Comunicação, a gente entrega uma lista e tem Comunicação Visual que tem a parte gráfica, só que eles são muito focados em publicidade. E aí *essa parte de tentar*

incorporar a escala urbana e pensar como que as pessoas vão ver, para o negócio ser um pouco mais perene, todas as vezes que a gente precisou foi uma dificuldade de lidar. A gente não é tão da área também né, arquiteto fica um pouco fora.

P: Não foi uma integração fácil?

E2: Não, nunca foi. Tanto que era para ter outros totens antes desse da ciclovia da Av. Pincinato, ficou uma enrolação e não saiu, acabou não saindo. A gente fez e não saiu, porque era para eles fazerem, eles também não fizeram, quando a gente fez já estava tarde. As placas não acompanhei nada por exemplo, mas imagino que tenha sido difícil. No fim a gente fez uns totens e a gente fez um projeto básico, genérico e eles iam ver o que eles iam fazer com a comunicação a mais.

P: Então o projeto nasce aqui, volta para o Turismo e revisa com a Comunicação?

E2: Isso, eles fizeram uma contratação para a estrutura e o que ia colocar mesmo de informação ia passar junto com a comunicação. Eles estavam desenvolvendo os textos, o que eles queriam comunicar. A gente chegou a pensar em mapa, mas não desenvolvemos nada.

P: Essa é a proposta original, a questão dos materiais, da iluminação e dos pontos de sinalização foi desenvolvido aqui?

E2: Os pontos sim, os pontos que seriam colocados foi a gente que indicou. Acho que estão colocados todos onde a gente indicou mesmo, não tenho certeza, mas tenho todos os mapas de localização deles, isso foi entregue também no convênio para empresa.

P: O totem do Complexo Fepasa (Espaço Expressa) e da Praça da Matriz teve mesmo alguma restrição por conta de raio de tombamento dos edifícios?

E2: Não fiquei sabendo. Não lembro de ter previsto para o Expressa porque como era muito para o carro, iniciou com esse [projeto modelo] aí veio a demanda de pensar onde vai colocar todos eles, de todas as rotas e incluindo a Rota do Centro e nós ficamos com uma discussão com a RCH porque na verdade a gente não tinha pensado nesse totem para a RCH, porque o centro tem uma calçada muito estreita.

P: Não teve outro projeto ou adequação?

E2: Não, não ia ter outro projeto, não tinha tempo. Até surgiu a ideia de uma próxima vez para pedir recurso, poderia pedir recurso para fazer toda a continuidade. Para colocar informação de mapa no centro, nas praças, outros formatos, mais estreitos para estar nas calçadas, mas não andou, não voltou porque também tem uma demanda do COMTUR do que é importante, porque também tem outras prioridades do que eles querem fazer como turismo geral. E talvez o centro acho que não é tanto a prioridade deles, com verba de turismo não é o foco.

P: Não somos uma cidade 100% turística, tem essa questão porque a maior parte ainda conhece como “Cidade das Frutas” e vem com interesse rural, das fazendas e produção de vinhos e dos restaurantes, ou pela facilidade de acesso pelo trem.

E2: Tem uma procura grande de turismo de negócios que é mais centralizada e esse turismo rural, tanto a Serra do Japi quanto os restaurantes rurais. Tem muitas coisas em Jundiá no centro, mas acho que não é o foco de quem fez pressão pelo turismo, agora com essas ações de

requalificação do centro, porque o centro está muito abandonado, cada vez pior, e aí talvez com esse foco talvez volte a ter alguma prioridade pensar como um foco de turismo também para ter coisas aos finais de semana. Porque se a pessoa chega e for até o centro no sábado à tarde ela não tem nem onde comer, provavelmente.

P: A dúvida da inserção do mapa justamente por isso, o totem chama atenção, mas você não sabe de fato se chegou ao destino ou não. Que informação é disponibilizada: o nome, o símbolo, o texto para quem está mais próximo, mas como é que a pessoa chega ao próximo local? Por que no próprio totem não tem alguma informação mínima de direcionamento?

E2: Poderia ter uma indicação “Você está aqui”. Ele foi pensado para estrutura rural, então você tem várias vias ali que está andando de carro e tem a demarcação nas vias de que você está na rota. Quando chegou no centro foi uma adaptação para implantar, mas não se optou por implantar esses totens mesmo, a gente ficou na preocupação de onde. Aí tudo bem se for na praça, se for na entrada do centro tudo bem, a gente consegue encontrar locais. Dentro do centro nas calçadas não vai ter espaço, o totem não foi pensado para isso.

P: Acho que o objeto nem era esse, ter vários desse na calçada, mas demarcar alguns acessos.

E2: Não, é que eles tinham os totens e eles queriam colocar.

P: Muita coisa eles estão redesenhando para o digital, para disponibilizar no site, como consulta antes de chegar na cidade, porque muitas pessoas já não usam o mapa impresso.

E2: Na área central poderia ter um mapa para quem está ali andando, para facilitar porque você não vai pegar o celular a toda hora, mas para entender, olhar antes de ter uma ideia da visita. Por exemplo, você vem ao Teatro Polytheama e está a 10 passos da Casa Rosa e não sabe onde é, está a 10 minutos do Museu e não sabe para que lado seguir. Acho que valeria a pena ter mais, mas aí no fim no centro a gente acabou marcando as entradas, fizemos ao redor do que é o centro. Então os totens do centro não estão no centro, mas ao redor. Tem algum na matriz?

P: Na praça da matriz tem mas está bem escondido, por exemplo.

E2: Estava pensando aqui... porque eu lembro de eles terem falado vamos colocar um aqui. Porque a gente conversou junto com o M que era do DC, porque ele queria bastante a Rota do Centro Histórico. E aí assim, já tem a verba para os totens, já tem os totens aí, tem dinheiro sobrando para fazer mais totens além dos rurais, vamos colocar vários totens no centro. Acho que ficou um na praça central, na matriz e todos os outros em volta.

P: Está no lado oposto da escultura central, na Rua do Rosário. Talvez tenha tido algum empecilho do raio envoltório do Museu Solar do Barão?

E2: Não foi isso, porque o raio do museu é 300 metros, que foi um dos primeiros tombamentos. E não tem esse tipo de empecilho.

P: Ali não faz sentido ter um totem para o carro, poderia estar localizado no calçadão de pedestres, não?

E2: Sim, mas acho que ficou ali por isso, porque tinha um pouco da escala para o carro, as informações dele já estavam pensadas para o carro, ficou localizado na Rua do Rosário justamente por conta disso. Os demais estão localizados na Av. Frederico Ozanan, direcionados

para o carro mesmo [em uma rotatória]. E assim, ali está na escala do carro nas proximidades do centro, você não está no centro ali, então fica um pouco confuso. E tem as placas marrons para o carro também de que você está no Centro Histórico. Mas fica longe ali.

P: Fica uma confusão porque você divulga uma Rota mas não tem uma rota de fato, apenas uma indicação de que chegou na área central.

E2: Não tem uma Rota, a do centro realmente não tem. Mas a do centro acho que como rota que eles estavam programando, foi a menos estruturada na minha visão, acho que tem muito isso. O Turismo estava trabalhando muito com as rurais e aí começou com o processo participativo para engajar as propriedades a fazer as coisas, a movimentar e começar. Já tinha gente que vinha para cá para almoçar.

P: Legal ser participativo, porque a divulgação não é apenas para o turista, mas para a cidade.

E2: Bem legal, a pessoa tem que querer aquilo. Aí acho que a central veio muito dessa ideia do M de querer renovar, de ter ido para o Espaço Expressa com o DC. Vamos movimentar de alguma forma, eles estão tentando ativar o centro bastante, mas é um esforço que não consegue só com a Cultura, você precisa de outras coisas em conjunto. Mas acho que teve muito a ver com isso, agora que estou lembrando que foi uma reunião com o M junto e ele queria aproveitar que estava com as placas para colocar nos imóveis ou estavam acabando de colocar. Tinha esses imóveis mapeados, tem 100 imóveis de interesse no centro, vamos fazer a Rota do Centro, mas não tinha uma rota estabelecida, nem mapa ou sinalização.

P: O site está sempre atualizando, no começo havia 18 imóveis mapeados do centro. Depois aumentou para 100 e tem algumas coisas que não tem como sinalizar, imóveis que já não existem mais.

E2: O que um dia foi, tinha que ser uma placa externa ao imóvel, se for pensar alguma sinalização para o centro, nesses casos.

P: Parece que estão redesenhando os mapas. Houve alguma preocupação com acessibilidade?

E2: Sim, a gente pensou na questão dos totens que ficariam na calçada de deixar livre e de poder enxergar, mas a altura exatamente de leitura não tanto. Era mais para área rural então a gente tentou indicar que precisasse pelo menos espaço para a calçada em volta para ter o acesso assim, mas não foi pensando por exemplo em um cadeirante chegar e conseguir ler, assim como uma criança mesmo com uma escala parecida. Essa altura [de leitura] ficou com 1 metro do piso, o ideal era que fosse um pouco mais baixa na verdade. Aí assim considerando que 1 metro é alto, o ideal é que para a criança fosse bem baixinho. Alguns lugares ficaram alto, porque estão implantados em uma cota mais alta, até rolou uma discussão se pudesse baixar e tal, mas enfim.

P: E a questão da sustentabilidade para escolha dos materiais, foi pensado no projeto original ou depois, sei que envolve custos e não é tão barato, mas como foi desenvolvido?

E2: Não, inicialmente foi pensado em ser de madeira os totens e eles ficaram com a madeira mesmo por trás, era mais pelo aspecto visual mesmo [estético]. Não foi tanto uma questão de sustentabilidade, foi mais pelo visual pensando na implantação em áreas rurais, próximo da Serra. Tanto que a empresa mesmo queria fazer tudo de ACM e aí tentamos negociar que não daria certo, vai quebrar muito rápido. Iam imitar a madeira com acabamento em ACM

justificando que era muito melhor, alegando que ia dar muito trabalho fazer em madeira, porque a empresa que ganhou a licitação era de comunicação e eles trabalhavam com ACM, sem respeitar a especificação do projeto. Por fim, concordaram, vai ser de madeira. A empresa alegou que estragaria rápido a madeira e tal, mas acho que se tivesse sido totalmente de ACM já teria estragado.

P: Alguma manutenção específica, além da iluminação?

E2: Acho que não, os do centro por exemplo, aquele da Av. Jundiaí está meio empenado ali, visto de longe. Tenho impressão de que a madeira já está meio envergada, está na hora de lixar, passar um verniz. Depois que eles implantaram já não tive mais contato com a equipe, não tivemos nenhum *feedback* deles, se ficou bom ou se teria alguma alteração de projeto ou atualização **[virou uma demanda pontual]**. É que também mudou a diretora que estava na época e aí cada um foca em uma coisa, a demanda aumentou muito de outras coisas aqui, mas não tivemos mais contato específico desse projeto, não sabia nem do problema de iluminação.

P: Mostrei algumas fotos dos totens...

E2: Eles estão durando, me parece. Nem o texto final **[do totem]** não sei como ficou, porque ficou para eles olharem e decidir o que eles queriam escrever em conjunto com a Comunicação. Não sei se eles chegaram a atualizar. Ah, colocaram o logo em cima, que a gente tinha indicado. **O pictograma padrão das placas marrons não era para ser esse**, nós indicamos o padrão que estava de Comunicação, porque a gente falou que esse aqui não ia servir para nada. Tem um padrão, a gente selecionou todos eles para colocar em cada um, a gente colocou a placa e colocou no centro histórico aquela casinha, a casinha quando era com coisa natural, tem uma especificação, a gente **escolheu os pictogramas certinho para cada rota e o que tinha em cada uma, eles trocaram por esse** e a gente já tinha avisado que esse logo não é para isso, já tem uma padronização as pessoas sabem o que significa, você bate o olho na estrada e já sabe a indicação, não vai ficar inventando. Mas enfim, **decidiram e ficou ilegível**. As informações do totem ficaram melhor.

P: Mas esse símbolo do museu na chapa perfurada fica ilegível sem a iluminação?

E2: Na verdade, quem fez também acabou sendo a empresa isso aqui, a gente determinou um padrão como exemplo, estava com o prazo bem corrido para entregar e depois alguns detalhes ficaram para a empresa desenvolver. Aí eles até perguntaram, porque acho que o do centro eles tiveram mais dificuldade de encontrar um imóvel que eles conseguissem fazer um desenho que representasse a Rota e ficasse legível nessa escala. Não é tão baixo para a criança ler, as informações estão legíveis para o pedestre em sua maioria.

P: Em relação aos pontos de localização dos totens foram definidos a partir dos acessos ao centro? Colocando no mapa faz sentido, em função do rio, da linha férrea e dos acessos.

E2: Isso, foi um pouco essa lógica dos acessos que a gente tem. Alguns a gente não conseguiu colocar exatamente no acesso do centro, como esse da Av. Frederico Ozanam que fica ali na Praça das Noivas, ele ficou do outro lado, o ideal é que ele tivesse mais próximo do acesso no centro, mas não cabia e ficou nessa posição.

P: Faz falta o direcionamento, imagino que talvez faça parte de uma segunda etapa?

E2: Seria, mas desde então faz tempo já que implantou e nunca mais a gente falou de nada em fazer sinalização, agora que a gente voltou a pensar por conta do programa que a gente quer ativar mobilidade ativa no centro. Outra proposta que surge daqui e a gente vai entrar em contato com eles e com a Cultura também e tentar mapear, fazer material gráfico para as pessoas acharem no site, onde você acha cada coisa, mas não tem tanto a ver com os totens. Veio mais como uma adequação do que estava sendo desenvolvido para as áreas rurais, porque tinha o dinheiro e como o totem ficou bem mais barato que o portal e com isso deu para fazer muitos totens e dava para colocar no centro também.

P: No centro realmente precisa de outras informações complementares além do totem. A sinalização viária passa pelo trânsito, o totem pelo planejamento e alguns pela restrição da área de tombamento do patrimônio?

E2: Precisava com certeza. Então, no Espaço Expressa eu não me lembro de a gente ter pensado em colocar **[totem]**. Pode ser que depois eles tenham resolvido colocar, não sei. **[O Complexo é um tombamento nacional, pelo IPHAN]**. Isso, mas estranho, talvez o pessoal ali do complexo mesmo que não quis.

P: A partir do Expresso Turístico a principal procura é ali, pelo menos a divulgação é como o grande empreendimento para visita na área central é o Complexo Fepasa.

E2: Agora, recentemente. Porque a topografia assim a maior parte das pessoas acho que conseguiria andar por ali. Mas não lembro de quando a gente distribuiu mesmo de ter estudado para colocar no Expressa, vou olhar o mapa da localização deles e se tiver eu te mando em PDF. Até porque o IPHAN não é assim tão rígido e é uma sinalização de uma rota histórica, acho estranho, mas não lembro exatamente. Pode até ser que tivéssemos pensado no Complexo Fepasa porque afinal ele está na Av. dos Ferroviários e a gente pensou em sinalizar o acesso e talvez não tivesse lugar.

P: Mas nunca houve um ponto próximo da estação ferroviária?

E2: Não, [nunca houve um ponto próximo da estação](#). Não foi discutido nada perto da estação. Acho que o mais perto por ali é na Argos, não sei se tem algum. É que estou confundindo um pouco as placas viárias com os totens. **[Acho que o mais próximo é o da Ponte Torta]**. A localização dos totens no centro foi bem corrida assim, tipo para ontem, vamos colocar, onde, cadê? Como se fosse simples. [A Rota do Centro Histórico acho que foi a mais corrida porque ela não estava prevista inicialmente](#).

P: Por fim, em algum momento foi pensado algo de acessibilidade além da mobilidade, como inclusão de áudio ou para baixa visão como Braille?

E2: Não, não pensamos, seria no máximo o *QR Code*, naquele projeto não foi pensado. Essa parte de [acessibilidade não foi uma demanda de projeto, então não foi incorporado](#).

Jundiaí, 18 de agosto de 2023.

APÊNDICE – F

ENTREVISTA 3 - ESPECIALISTA TÉCNICO - Atrativos Históricos

WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO: fluxos visuais conectando pessoas e lugares

ENTREVISTA 3 – ESPECIALISTA TÉCNICO

C. Equipe Técnica 3 – ATRATIVOS HISTÓRICOS – 25/agosto/2023, totalizando 45”44’.

Objetivo: Identificar a seleção dos locais turísticos sinalizados na “Rota do Centro Histórico”.

Legenda – P: Pesquisadora (negrito); **E3:** Entrevistado 3; **azul:** destaque.

P: Podemos começar e você conhece o projeto melhor do que eu...

E3: A gente está acostumado, costuma ser bastante procurado por pesquisadores, não só por conta deste projeto, aliás **sobre esse projeto acho que é a primeira vez que nos procuram**. Já nos procuraram sobre o “Passaporte Cultural Guardiões do Patrimônio” que é um outro programa que nós criamos, o “Patrimônio 360” que é um programa embora bastante simples, gera bastante curiosidade das pessoas porque estamos fazendo a catalogação de imagens 360 [graus] dos espaços da cidade, então estamos habituados.

P: As rotas estão sempre em atualização, mas o objeto central da pesquisa envolve a Rota do Centro Histórico com foco no pedestre. A cidade em um primeiro momento é procurada pelas áreas rurais, mas o turista fica refém do carro ou outro meio de transporte. A Rota do Centro possui foco no pedestre, uma gama grande de imóveis históricos e memórias sendo contadas e é acessível para quem vem de trem, de carro. Como isso foi estruturado?

E3: A Rota do Centro Histórico surge no início de 2017 quando sou convidado pelo prefeito LF para assumir o DPH e eu não sou um profissional da área de patrimônio, sou um profissional da área de gestão, mas que tem uma trajetória muito ligada aos movimentos de manifestações culturais, folclóricas e principalmente com o Carnaval. E quando recebo esse convite é com objetivo de **desenvolver um pouco melhor a questão dos patrimônios imateriais**. Olha, Jundiaí está caminhando bem com a questão o patrimônio material, temos vários projetos tombados e tal, mas a gente se recente de não ter um pouco mais os patrimônios imateriais trabalhados e acho que tenho o perfil. Aceitei o convite e vim para cá com o objetivo de, além de cumprir a missão demandada, **amplificar a questão do patrimônio histórico na cidade**. Porque eu achava, não como alguém do governo ou profissional, como jundiaiense mesmo que é nascido e criado aqui, ama essa cidade, que Jundiaí sempre deixou sua história um pouco de lado. Eu tenho memórias afetivas muito grandes com essa cidade, sei que vários moradores têm e sentia que isso por algum motivo passava muito ao largo da nossa percepção. Tanto que se você perguntar para qualquer jundiaiense se ele pode dizer o nome de uma cidade histórica, 99% vão falar Ouro Preto, mas se você restringir ao Estado de São Paulo, vão falar Santos, Itu, às vezes até Sorocaba e não Jundiaí. E isso me preocupava, não é possível que as pessoas não consigam enxergar a importância histórica que essa cidade tem, que é muito grande. E eu mesmo não sendo um profissional dessa área, quando a gente consegue se aprofundar descobre que é ainda maior e que pode ser muito mais explorada. Com base nisso, e eu já sou parceiro da MM bem antes de pertencer ao governo, eu demonstro o meu total inconformismo com o fato de Jundiaí **na época ter 4 Rotas Turísticas e nenhuma dedicada a história e à memória da cidade**.

P: Em 2017 já existiam 4 Rotas estruturadas e começando a pensar na possibilidade de incluir o centro, correto?

E3: Na ocasião que eu entrei em contato, eram quatro Rotas Turísticas na cidade: a Rota do Castanho, do Vinho, da Uva e da Cultura Italiana. Não é possível que a gente está olhando primeiro para parte periférica da cidade, que realmente é muito importante para o ponto de vista turístico. Até porque as rotas são complementares, quando você vai para uma cidade você elege aquilo que você quer conhecer e não necessariamente as coisas estão na mesma rota. Demonstrei essa insatisfação e a minha preocupação, olha dentro dos objetivos que a gente pretende atingir com o DPH e as estratégias que a gente pretende adotar para colocar esse tema em pauta na cidade, [a criação de uma rota turística para o centro é inevitável](#).

P: Nesse momento não tinha nenhuma possibilidade de criação da rota para o centro? Isso surge em parceria entre o Turismo e a Cultura?

E3: Exatamente, é uma demanda que a gente leva para o Turismo. E assim, se o DT naquele momento, por algum motivo criasse algum empecilho, nós íamos criar alguma coisa que não tivesse o nome turístico, nós tínhamos esse interesse, mesmo que fosse um roteiro de visitas, [alguma coisa voltada para colocar em destaque e dar protagonismo para os nossos patrimônios históricos centrais](#), nós faríamos. Para nossa surpresa, topou o desafio e entendeu que em parceria seria muito mais fácil de viabilizar. E mais do que isso, a gente não queria criar ali naquele momento um projeto que de alguma maneira não conversasse com as rotas já existentes. Então a gente procurou fazer em parceria, porque já existia por exemplo um modelo de selo das rotas, uma paleta de cores que as rotas adotavam, uma letra, enfim já existia uma identidade para as Rotas, um modelo. [É importante dizer que as placas da Rota Turística do Centro Histórico são pioneiras, porque as outras rotas também não tinham esse tipo de sinalização, é uma demanda da RCH ter esse tipo de sinalização](#).

P: Desculpa te interromper, não são as placas do sistema viário, mas as que estão nos imóveis?

E3: Não, são as trilíngues, nos imóveis. Porque a Rota da Uva necessariamente você vai de carro, vai por outros meios, quando você chega o próprio empreendimento já está sinalizado, que não é o caso da RCH. A RCH tem uma outra característica, os prédios estão quase um ao lado do outro, e não são sinalizados dessa forma porque normalmente não são empreendimentos comerciais, ou é um prédio tombado ou institucional.

P: Que gera um outro desafio, nem todos os prédios é possível fixar a placa, alguns o uso atual já não é mais o mesmo. Como foram esses desafios, que são diferentes das rotas rurais?

E3: Seguindo primeiro nessa linha de como surgiu a ideia de se criar a rota. Entramos em contato, o DT topou a parceria e nós começamos a discutir inicialmente como é que nós iríamos sinalizar, criar esse território. Na época, nós tínhamos um jornalista que é um estudioso da cidade de Jundiaí, que tinha trabalhado no governo anterior e ele tem uma pesquisa *“Jundiahy entre Rios”*, que é uma pesquisa de território com uma metodologia própria, é um estudo realmente muito específico de um jundiaense apaixonado pela cidade que queria conhecer um pouco melhor da história da cidade e cria um [estudo que contempla exatamente 99 pontos de interesse histórico dentro desse território entre rios: Rio Jundiaí, Rio Guapeva e Córrego do Mato](#). Tanto que o território que a gente demarca como Rota Turística do Centro Histórico é

uma rota mais ampliada dessa base. Nós estamos nesse momento no “Espaço Expressa” que o ponto mais ao leste da RCH que é o limite do Rio Jundiá e linha férrea [Fepasa]. A Oeste o ponto mais distante é a Praça da Bandeira, que também tem placa lá. O ponto mais ao Sul é a Ponte Torta justamente porque está às margens do Rio Guapeva. O ponto mais ao Norte é a Praça da Cultura justamente em frente ao Ateal, também o Rio Jundiá delimitando. Então a nossa RCH é esse território mais ampliado.

P: Que não necessariamente segue o limite do bairro central, mas esses córregos e acessos?

E3: Não, que não necessariamente demarque o centro histórico, mas que tem uma importância poque, por exemplo, a placa que vai lá na Praça da Cultura inclusive a placa está aqui porque sofreu vandalismo e a gente está fazendo manutenção, ali não é só importante porque pertenceu ao centro histórico e tal, mas ali era a saída da cidade – Ponte de Campinas, que é justamente ali que começa a estrada velha que vai para São Paulo, faz parte de um trajeto só que vem de São Paulo até Campinas, que era o trajeto anterior às rodovias.

P: É interessante pensar que eram os acessos ou conexões, era a entrada da cidade. Também é histórico, importante demarcar. Isso vira uma base para estruturar a Rota Central?

E3: Exatamente. Aí a gente resolve encurtar o caminho de um estudo que ia demandar contratação e tal, como naquela oportunidade ele cede o estudo para viabilização da Rota, então isso também é um ponto muito importante que a gente sempre agradece, nas placas os textos fazem referência a ele. Alguns textos são 100% dele e alguns sofreram alguns ajustes até porque alguns textos dele tem muito da paixão dele por aquele lugar, alguns textos a gente procurou ajustar e deixar alguma coisa mais sóbria, até para dar o mesmo entendimento de conjunto histórico para tudo e não dar ênfase para um ou outro ponto. Fato é que baseado no estudo dele com o território, a gente passa a pontuar esses espaços com as placas.

Aí a gente chega num terceiro ponto, então (1) surgiu a necessidade da demanda, (2) criamos os parceiros, (3) seção do estudo e aí chega o quarto ponto que seria a questão vamos então discutir como nós vamos construir essa sinalização, que daí realmente é um ponto que leva um pouco mais de tempo. Porque daí a gente começa a discutir o selo que já tinha um padrão, a gente escolhe a cor que a RCH é azul, nós escolhemos o símbolo que inclusive é a marca do [Museu] Solar do Barão. Na ocasião ficamos entre vários atrativos, a igreja e tal, mas o Solar do Barão é escolhido primeiro, porque quando você fala para o jundiense ‘me aponte um patrimônio histórico da cidade’, essa é sempre uma das primeiras referências a serem mencionadas. Então a gente achou importante que fosse usado algo que está também linkado ao imaginário da população.

P: Uma dúvida quanto a escolha do símbolo, nas áreas rurais esse processo foi participativo com a comunidade. Na área central imagino que isso não ocorreu em função das áreas comerciais e serviços. Então é uma discussão da equipe envolvida no projeto de gestão?

E3: Totalmente interna. E a gente decide mesmo com base na nossa percepção e na percepção da população também [que de alguma maneira identifica como ponto como referência]. A gente poderia até ter errado, não acreditamos que tenha sido o caso, mas com base em algumas questões técnicas também, o Solar do Barão é o primeiro equipamento a ser tombado no

município lá em 1970 pelo CONDEPHAAT, é um dos primeiros casarões, é um dos primeiros imóveis a ser tombado até pelo próprio CONDEPHAAT, então tem uma importância histórica.

A gente escolhe o símbolo e aí a gente começa a discutir como é que a gente vai criar esse design. Para isso a gente recorre ao nosso designer que trabalha na Cultura, e a gente começa a discutir, nós vamos buscar referências em vários municípios, me lembro de ter vistos placas, inclusive fiz uma viagem nesse período que estávamos discutindo isso, tirei fotos de placas e trouxe de Arraial do Cabo, Cabo Frio, Búzios e vi alguma coisa lá também. A gente chegou a ver algumas coisas de outras cidades turísticas como Gramado na época, vimos todas as placas que são orientadas padrão de outros municípios.

P: Já pensando na escala do imóvel? Já tinha o totem (o modelo das áreas rurais), já tinha a sinalização viária indicando a chegada até o centro, aí tinha que sinalizar os outros objetos.

E3: Nesse momento a gente ainda não tem essas placas que apontam para a RCH, isso foi um momento posterior. A gente tinha placas para o centro, mas *essa terminologia ‘Centro Histórico’ é só depois da criação da Rota mesmo*. Ainda em Jundiaí não se tinha noção de centro histórico. Por exemplo, se você perguntasse para qualquer jundiaiense “Onde fica o centro histórico?” A resposta era: “Eu sei onde fica a cidade, é o mesmo lugar?”. Que o jundiaiense nem chamava o centro naquele momento de centro, ainda tinha aquela coisa da cidade, de ir para cidade.

P: O quanto isso é importante para a população inclusive, não só pensando no turista?

E3: Sim, a gente precisava também mesclar de uma forma que *a placa serve também ao turista não-turista*. Eu moro aqui, mas não sabia que esse prédio era importante [a importância de contar essa história para todas as pessoas e deixar visível]. Como eu te falei, quando eu cheguei aqui o jundiaiense não considerava a cidade dele importante, do ponto de vista de memória e história. E aí a gente começa a discutir inicialmente a nossa preocupação era muito como o turista internacional, *a gente chega a debater na época a questão de acessibilidade, por exemplo, se a placa contaria com inscrição em Braille e tal, mas aí a gente chega à conclusão de que naquele momento isso não seria viável*. Porque tem isso tudo isso também, você vai chegando em algumas bifurcações e você precisa tomar uma decisão, a depender do caminho que você for fazer dá uma volta imensa e não vai viabilizar o projeto.

P: Com os recursos digitais de alguma maneira conseguem suprir em parte essa questão de tornar acessível essa informação?

E3: Exatamente. E aí a gente chega à *conclusão de que as placas seriam bilíngues, isso era fundamental por se tratar de algo turístico*. Mas aí também surge um apontamento na época do próprio gestor, que ele coloca uma questão que até foi levado em consideração, tanto que *as placas viraram trilingue, que é a questão da imigração italiana por ser muito forte e que talvez nós devêssemos considerar a possibilidade de colocar o italiano*. A gente vê que isso não é uma coisa tão difícil e tomamos a decisão de incluir os textos também em italiano. Isso causa um impacto porque a gente precisa redimensionar a placa.

P: Então a princípio seria português/inglês, por uma questão óbvia de ser uma língua universal, e o italiano surge de alguma maneira para valorizar essa imigração, mas não tem nenhum outro aspecto específico?

E3: Não, para valorizar mesmo a cultura local, muita gente ainda fala italiano na cidade e de manter viva essa chama na cidade. Porque o turista que chega mesmo que ele não leia italiano, mas ele vê que a placa tem italiano, então imediatamente ele vai reconhecer que existe uma influência italiana na cidade. Então também é uma forma de indiretamente você informar o turista, olha aqui nós estamos em uma cidade que tem forte influência da imigração italiana.

P: Nesse momento já foi definido o que teria na placa: um pouco da história, as fotos e o registro fotográfico, quais idiomas...?

E3: Tem um capítulo à parte essa questão da foto. Porque a gente decide que vai colocar o italiano e isso imediatamente nos coloca uma questão que é o redimensionamento até dos textos, alguns textos precisaram ser redimensionados, porque a gente vai perdendo espaço a cada vez que você precisa incluir algo. E aí tem as fotos que a gente começa a buscar e nosso objetivo inicial é que todas as fotos sejam fotos de época. Até porque se eu já estou vendo o imóvel dos dias atuais, não faria muito sentido ter uma foto do tempo presente. Aí a gente faz uma parceria muito forte com o AHM que começa a fazer essa pesquisa junto com a gente e nos disponibilizar fotos. Alguns equipamentos tinham muitas fotos, foi preciso fazer uma seleção. Vou citar o exemplo do [Complexo] Argos, surgem diversas fotos e aí a gente procura também selecionar fotos que para quem está vendo consiga reconhecer o lugar. O [Teatro] Polytheama muitas fotos, alguns equipamentos tinham realmente muito registros, outros não.

P: Além da seleção para placa, as demais fotos alimentam o website. Essa parceria foi somente para o registro fotográfico ou para os textos históricos também?

E3: Não, os textos nós nos baseamos única e exclusivamente no estudo do jornalista, porque o estudo era bem completo, tinha as marcações geográficas dos lugares e a delimitação do território bem completa. De tudo mesmo, o que o estudo dele tinha mais deficiências, vamos dizer assim para o nosso objetivo, era o texto propriamente dito. Porque a gente sempre mencionou, ele é um cara que escreve apaixonadamente pela cidade, então ele fazia algumas menções que do ponto de vista do turista talvez não fizessem sentido, faz sentido para nós [jundiaenses]. Quando ele menciona, por exemplo: “a Galeria Boquinno do tradicional sorvete”, não faria muito sentido a gente colocar algumas coisas porque o sorvete pode deixar de existir, nem sei se ainda tem o sorvete na Galeria.

P: O centro envolve essas questões, você está contando uma história que nem sempre o turista nos dias de hoje vai compreender.

E3: A gente procurava ajustar e dar uma enxugada para contar a história de uma maneira mais imutável, incluir algo que vai ter uma longevidade na informação, com menções sobre o período, o engenheiro responsável pela construção.

P: A mesma informação que consta na placa vai para o site. E a escolha dos atrativos, como os imóveis foram selecionados? Inclusive aqueles usos que não existem mais, também partiu dessa pesquisa?

E3: Exatamente. Quando a gente fechou os 99 pontos que ele mencionou, nós tínhamos que criar fases para implantação desse projeto, que inclusive não foi finalizado até hoje essa implantação, ainda existem pontos que perderam a placa, sofreram vandalismo. Então é uma questão de administração e gestão constante dessa rota. Hoje não estou mais a frente desse

trabalho, porque quando virou o governo recebi uma nova proposta e como a gente tinha acabado de aprovar o PD de ocupação desse espaço, ele me pediu para assumir aqui e para tocar as obras que estamos tocando. Aí saio dessa frente e acabou ficando com o DPH.

Naquela ocasião a nossa preocupação era de ranquear os pontos mais importantes e começar por eles e foi o que nós fizemos, então a catedral... todos os pontos que a decisão pela instalação da placa era nossa, foram nessa primeira leva. Porque a gente começa a chegar em um ponto, vou dar um exemplo clássico: o Restaurante Dadá foi colocado como ponto do estudo, foi realizado e feito placa para ele, nós precisamos de autorização do restaurante para ir lá instalar e não deu dois anos o restaurante fechou. Então assim, a placa não está mais lá. Aliás a informação que eu tenho é que o pessoal do Dadá levou a placa de presente para a história. Mas é uma pena porque talvez eu devesse ter uma marcação ali de que ali funcionava esse ponto **[assim como a Bomboniere do Marabá]**.

P: Eu fotografei muitos dos pontos e sei que está em constante atualização do site, das placas, dos totens, gera manutenção pois está no ambiente público. Enfim, o centro tem muitos atrativos e é bacana que um pedestre conseguiria fazer esse trecho a pé, está muito próximo da estação de trem, tem o Expresso Turístico que chega a cada 15 dias. Em algum momento foi pensado nessa conexão com a Rota do Centro Histórico?

E3: Na verdade entre 2017 e 2020, nós estabelecemos uma parceria muito fina com o DT, [todas essas conexões foram pensadas. Tanto que lá em 2018 começam a surgir as primeiras discussões para trazer o trem turístico para descer aqui \[Complexo Fepasa, atual Espaço Expressa\]](#) e hoje nós estamos investindo pesado na recuperação aqui nos fundos do prédio, não sei se você teve oportunidade de ver, e realmente nós estamos fazendo um parque ali nos fundos.

Durante todo o processo de construção do projeto do TIC **[Trem Intercidades]** que vai a leilão agora em novembro ou dezembro pelo Governo do Estado, para saber qual a empresa vai fazer esse trem até Campinas, nós conseguimos um ganho muito grande que foi colocar no projeto do TIC uma plataforma aqui no fundo do nosso prédio. Então nós teremos uma plataforma que durante a semana ela vai ser usada pela empresa ferroviária com um uso operacional, se for preciso desviar um trem para passar outro, é um apoio, uma linha auxiliar, mas que nos finais de semana vai ser a plataforma do Trem Turístico. Então isso é um ganho. Quando nós teremos o TIC? A gente não sabe. Há quem diga que esse é novo Rodoanel, que vai levar 50 anos para ficar pronto, mas que seja, porque a gente trabalha para as futuras gerações. Se não fizermos hoje, daqui 50 anos não vai ter, então que seja daqui 50 anos, mas os trabalhos já estão desenvolvidos. Então a gente já tem essa discussão, mesmo de maneira provisória existe a possibilidade o trem parar aqui, isso é uma discussão que a gente está enfrentando.

Então essas conexões do Trem Turístico, por exemplo, durante a Festa da Uva a gente recebe pessoas de vários estados e de vários países e é muito comum as empresas de turismo da cidade, que estão dentro da festa e que oferecem os passeios, fazerem a Rota do Centro Histórico, graças a essa implantação que nós fizemos. Aliás, isso acho que é o grande ganho da implantação dessa Rota. Porque a placa por si ela não diz muita coisa, por mais que ela esteja cheia de texto. [A implantação desse conceito do território da Rota impulsionou um turismo que nem as próprias empresas turísticas da cidade tinham se ligado que poderiam explorar.](#) E eles foram atrás de estudar melhor os pontos, de falar quem era o arquiteto da nossa catedral, então hoje a placa é

um mero detalhe, porque hoje o território da RCH é explorado comercialmente inclusive pelas empresas de turismo, graças a essa iniciativa que a gente teve lá no início.

P: Lembro que fui olhar o site do Trem Expresso, o turista vinha em função do Circuito das Frutas, com aspecto rural e regional, intermunicipal.

E3: Um aspecto regional, porque o roteiro do Circuito das Frutas é uma rota estadual. Quando o Governo do Estado começa a dividir o Estado de São Paulo em rotas: o circuito das águas, o circuito das frutas... é para impulsionar, tanto deu certo que a nossa região hoje realmente os municípios se empoderaram disso e Jundiaí é conhecida como terra da uva, Itatiba a cidade do caqui e assim por diante. E o nosso objetivo foi do ponto de vista mais local, quase a mesma coisa. Quando a gente cria a RCH é dizendo *‘você tem um restaurante aqui, agora você pode dizer seu restaurante está dentro da Rota do Centro Histórico’*.

P: Tanto que hoje você entra no site do Trem Expresso e a divulgação é do Complexo Fepasa, da área central e não mais da área rural, incorporou outras cidades e as pessoas também interessadas não só do vinho. É muito próximo e é uma conexão muito fácil de acontecer.

E3: Exato, é uma coisa que a gente acredita muito. Esse aqui é o grande local em um futuro muito próximo, que já está começando... a gente sabe que é só a gente continuar impulsionando. Esse lugar vai ser o grande gerador de turismo e impulsionador inclusive para as demais rotas. Porque eu venho, cheguei em Jundiaí, estou no Centro Histórico da cidade. E daqui você resolve, quer comer queijo tem a Rota do Terra Nova, você quer tomar vinho tem a Rota da Uva.

E por último, a partir da minha preocupação eu estou plenamente realizado, porque hoje eu já vejo no olhar das pessoas, e não estou falando do turista não, estou falando daqui de dentro. Porque para o turista é mais fácil de valorizar algo quando você chega em um lugar desconhecido. Para mim o foco é do jundiaense, [o jundiaense passou a entender essa cidade de uma maneira diferente a partir da RCH](#). O Paulista foi fundado aqui neste espaço. Eu conto isso para as pessoas e eles não acreditam. Tem gente que me pergunta isso: *“Chama Paulista por conta da Companhia Paulista?”* É, está vendo que coisa. Eu costumo falar nas palestras que eu tenho dado sobre esse espaço agora, você está no território mais importante da cidade de Jundiaí. Ah, mas o centro histórico lá onde fundou a vila, é importante claro. Mas Jundiaí seria uma Louveira, um Vinhedo, um Valinhos se não tivesse sido esse lugar. Esse lugar impulsiona a vida econômica, social, cultural dessa cidade. Hoje você fala que Jundiaí é o melhor ponto logístico da América Latina, é com certeza, mas tem um histórico. As Rodovias passam aqui, porque antes dela passava a ferrovia, o investimento vem para cá... É como eu sempre falo também, em dado momento da história a Companhia Paulista está para o Brasil como a Nasa está hoje para os Estados Unidos, e não estou exagerando, porque toda a tecnologia existente no mundo naquele momento está empregada aqui.

[Então assim, a RCH tem esse caráter. Para mim estou plenamente satisfeito, porque o nosso objetivo lá inicial, que era colocar o patrimônio histórico em pauta, colocar a história e a memória da cidade no contexto e à mão do jundiaense](#). Porque tem isso também, se você mora aqui, você ama essa cidade, mas você não conhece a história, inevitavelmente você não vai difundir. Mas se você sabe tem o maior prazer de falar *“não, você sabia que na minha cidade...”*, você valoriza **[e deixa essa memória contada para outras gerações]**. A gente está trabalhando

numa geração nova de pessoas que vão entender essa cidade muito mais importante do que a nossa geração infelizmente acabou entendendo.

P: E para fixar as placas nas fachadas houve algum empecilho, restrição ou alguma recusa por algum motivo. Com os órgãos de patrimônio, isso aconteceu em algum momento?

E3: Não, a gente comunicou os órgãos de patrimônio sobre o formato. Em grande parte dos equipamentos, por exemplo, a catedral nós precisamos pedir e fomos muito bem recebidos, até porque a placa é muito bonita, as pessoas queriam a placa. Chegou a ter casos de ter gente que perguntou o que teria que fazer para ter a placa, isso aconteceu algumas vezes. Que eu me lembre nós tivemos uma única recusa até hoje, que a gente ainda não conseguiu viabilizar, que foi a Casa da Criança, tem uma creche ali em frente a Praça [das Rosas], que eles ficaram meio assim de colocar a placa e tal, usaram até o argumento “*mas aqui é um prédio histórico*”, e nós comentamos sobre os outros imóveis. E essa placa não foi instalada até hoje.

P: Mas não com imóveis tombados, por exemplo não houve nenhuma restrição do CONDEPHAAT?

E3: Não. Alguns imóveis que nós tínhamos dificuldade porque a placa ficaria longe, nós colocamos uma base de concreto e instalamos a placa nele, então não teve problema. É o caso por exemplo da Fratellanza, que tem um muro na frente. É que não estou acompanhando, mas parece que nessa nova reforma das Praça das Rosas vão tirar todo o muro e tal, não sei como está isso também. Mas assim, não tivemos nenhum problema. Até porque são quatro pontos de fixação, são bem simples também, e se tivesse nós faríamos algo fora do prédio e implantava.

P: Em relação a manutenção, você comentou que algumas sofrem vandalismo. Algumas estão escuras pelo sol. É fácil de trocar, acontece sempre?

E3: Na catedral queimou bastante pelo sol, acho que a do Gabinete também. Quando vamos implantando as novas levas a gente já levanta as que estão com problema e já faz a substituição.

P: Em algum momento vocês cogitaram alguma possibilidade de incluir placas de direcionamento? Estou a tantos minutos ou a uma distância do próximo imóvel, por exemplo. Isso surgiu em alguma discussão?

E3: Sim, desde o primeiro momento foi discutido. Isso também ajuda a valorizar o território do centro histórico. Por exemplo os totens vêm em um segundo momento, mas tudo que é mobiliário urbano de referência, de direcionamento ou não, às vezes um banco que tem escrito Rota do Centro Histórico, qualquer material desses de uma certa forma valoriza, isso foi pensado, mas o nosso objetivo na época, não sei como está essa discussão hoje, mas era fazer isso após a implementação das 99 placas e isso não aconteceu.

P: Hoje olhando o conjunto: tem a placa do sistema viário, os totens em pontos estratégicos que demarcam esse acesso e cheguei até o imóvel, o direcionamento é uma informação complementar. Se foi pensado ou será incluído? Ou um mapa?

E3: Não sei como está essa discussão nesse momento, mas desde o primeiro momento a gente tinha o interesse de. Principalmente nas praças você ter um ponto de referência: “*você está aqui*”, quais são os pontos mais próximos de você, isso aqui está a tantos metros.

P: No próprio totem não foi pensado? Tem algumas informações para leitura, com o QR Code, daria para incluir.

E3: Mas o totem tem uma outra característica, de referenciar o território. Estou entrando no território da RCH, na Rota da Uva, o objetivo é outro. Outra escala, tanto que ele é grande.

P: Para as placas havia uma verba separada, a partir do momento que Jundiaí é reconhecido como Município de Interesse Turístico recebe uma verba estadual. Como as placas surgem apenas no Centro Histórico, existe alguma verba específica para essa implementação?

E3: Também no início de 2017 o prefeito cria o sistema de gestão por plataforma. Quando ele implementa isso de maneira oficial, inclusive seguindo as leis que regulamentam a questão dos financiamentos e do orçamento interno, ele permite que projetos compartilhados sejam financiados por diversas formas. Por exemplo, se eu tenho uma plataforma que trabalha em conjunto dentro de um projeto, eu posso pagar uma parte, o outro departamento paga outra. O que era muito difícil antes, porque eram ilhas. Então na época eu tinha vários projetos que eu fazia a gestão e organizava, tocava os estudos, mas quem pagava não necessariamente era o meu departamento, até porque o DPH naquela ocasião não tinha verba, era zero.

Então por exemplo, o projeto ‘Guardiões do Patrimônio’ é até hoje viabilizado pela Educação, esse projeto [RCH] era em parceria como Turismo. E o que foi muito bacana nesse caso, a cada leva a gente discutia quem vai pagar agora as placas. Porque isso também é uma coisa importante de dizer até para explicar por que o projeto ainda está caminhando, não está 100% implementado. Não foi assim um recurso, temos 500 mil reais para implantar as placas da Rota Turísticas do Centro Histórico. Não, nós criamos a Rota, lançamos os estudos, definimos, fizemos o lançamento do selo e do modelo da placa e a partir daí começamos a implantar as placas. Então, vamos fazer 15 placas, quanto custa a placa, na época 330 reais cada placa, quem vai pagar? O DPH vai pagar através da Cultura, nós vamos colocar dentro das comemorações do Simpósio do Patrimônio Histórico, tem um recurso para o Simpósio, nós vamos lançar. Aí criamos o mês do Patrimônio, então tinha um recurso do mês do Patrimônio, então parte desse recurso vai para viabilizar mais uma leva de placa. Aniversário da cidade, a gente fazia isso, dentro do recurso das comemorações do aniversário da cidade entrava mais 10 placas [o que viabilizou a implantação]. Mas por outro lado tem isso também, só tinha dinheiro para a placa. Por exemplo, na primeira leva, não é exagero dizer, quem foi para rua pregar as placas dos patrimônios fui eu e a MM com a furadeira, para dizer tem que sair, tem que entregar. Isso não é o correto, o ideal seria que a gente tivesse recurso previsto para todas as etapas desse trabalho inclusive para instalação, manutenção... que é uma coisa que a gente faz meio no olho ainda: eu passo de carro, opa sumiu uma placa daqui, aí uma hora que estou com mais tempo para tiro foto, sumiu uma placa tal.

A placa da Praça da Cultura um belo dia passei e opa essa placa não está mais aqui, quando eu virei a placa estava jogada do outro lado do largo. Parei meu carro na Avenida 9 de julho, fui lá e recolhi a placa, pus no carro e trouxe para cá. São essas coisas que a gente precisa ainda resolver. Eu ainda acredito que vai chegar um ponto, bom agora vamos pegar um desses recursos do Município de Interesse Turístico e vamos implantar 100% da Rota com as placas de referência e tal.

P: Aí já tornou visível e as pessoas ajudam a cuidar. Aí vai mudando o que é mais difícil, a cultura e entender que as pessoas têm que se sentir pertencentes daquilo e cuidar.

E3: Exatamente isso, você tocou no ponto, é cultural. Porque a pessoa quebra o totem, porque ela não se sente parte daquilo, não é cultural dela de entender que a cidade dela se é bem desenvolvida turisticamente, pode gerar frentes de trabalho e renda inclusive para esta pessoa.

E nós tivemos uma situação interessante recente, nós vamos reinaugar o Centro das Artes agora em dezembro e uma demanda que o Gestor já pediu é que precisa da placa. Além da placa da inauguração tem que ter a placa para estar dentro do Rota, então tem que ter a placa do Centro das Artes. Então *tem que levantar o texto, fazer as traduções inglês e italiano, tem que selecionar uma foto antiga, ou seja, é uma demanda mesmo fazer uma placa, porque eu não posso inaugurar o Centro das Artes sem a placa da RCH, senão ele está fora*. Mais do que isso, outra demanda que ele levantou, precisamos fazer o 'Patrimônio 360' lá, porque vai inaugurar e já complementa. É complexo mas é satisfatório.

Jundiaí, 25 de agosto de 2023.

APÊNDICE – G

ENTREVISTA 4 - ESPECIALISTA TÉCNICO - Textos Históricos

WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO: fluxos visuais conectando pessoas e lugares

ENTREVISTA 4 – ESPECIALISTA TÉCNICO

D. Equipe Técnica 4 – TEXTOS HISTÓRICOS – 05/setembro/2023, totalizando 40”23’.

Objetivo: Delimitação do território central e pesquisa histórica da “Rota do Centro Histórico”.

Legenda – P: Pesquisadora (negrito); **E4:** Entrevistado 4; **azul:** destaque.

P: Primeiro, gostaria de entender como é que chegaram até você e sua pesquisa histórica, para produção dos textos e a escolha dos atrativos dos pontos de visitação. Como é que aconteceu essa aproximação com a Rota do Centro Histórico?

E4: Pois é, primeiro explicando o contexto. A gente estava envolvido com isso desde o projeto ‘Urbanismo Caminhável’ e a Ponte Torta, juntam as duas coisas, quando fiz a oficina entre outras coisas. Em 2015, quando acabou o projeto eu e alguns amigos, a gente começou a criar o ‘Ocupa a Ponte Torta’, um evento que ocupou a Ponte Torta inicialmente em 2016 e 2017 e estava nessa integração e apropriação do espaço, ficamos empolgados com isso. Levou ao convite para o movimento do centro, do DPH e do DT, mais da parte do patrimônio nessa época, e de forma informal foi um convite para fazer um trabalho. A princípio mais ou menos de cabeça, porque o prazo foi curtíssimo, tipo uma janela de oportunidade, não entendi muito bem, porque **era bem curto o prazo para apresentar um projeto.**

P: Já tinha uma ideia de montar uma Rota no Centro?

E4: Havia um incentivo dessa ideia. Não estava no nosso horizonte, a gente não estava trabalhando com isso, vinha de um acumulado da Ponte Torta, do ‘Urbanismo Caminhável’, mas esse projeto já dependia de outras iniciativas, dos rios, das oficinas.

P: Entendi que as primeiras rotas surgiram nas áreas rurais e quando começaram a organizar a Rota do Centro Histórico buscaram seu estudo para delimitar a rota. Como   que você auxiliou a pensarem os eixos e os acessos para definição da Rota do Centro?

E4: Tinha um roteiro de curiosidades, de reportagens, de registros. Teve um acumulado de trabalho de uma vida mesmo. Eles falaram a gente **queria chegar a pelo menos a uma centena de pontos, já tinha uma demanda que veio formatada assim: vamos criar uma rota e vamos utilizar como experiência alguns projetos anteriores.** Daí cogitaram ampliar outros estudos, mas teve um prazo de um mês, super curto. A gente precisa apresentar uma lista, então foi uma coisa meio assim, meio sem tempo para muita revisão.

P: E você já tinha algum material sobre isso. Onde seu estudo entra?

E4: Então eu tinha um blog que eu acumulava dicas e coisas históricas, tipo curiosidades das zonas de Jundiá, de tropeirismo, de indígenas, do trabalho que eu conhecia de um professor na USP, tinha essas coisas todas. **Daí o que eu fiz foi organizar uma listagem com aspectos que dava para usar como texto.**

P: Nesse prazo de um mês você conseguiu elencar esses 100 pontos?

E4: São 99 pontos, porque um dos pontos era “Ó” [um cumprimento jundiaense]. Pois é, você pega um sotaque tão específico que eu sempre falei que precisava registrar. Mas que não usaram, porque não tem onde colocar uma placa, por exemplo.

P: Antes dessa demanda você não tinha essa lista dos imóveis?

E4: Uma lista eu tinha no blog, informalmente. Eu andava muito a pé pela cidade e andando a pé eu buscava detalhes. Em 2009 quando eu comecei a fazer isso eu andava muito a pé ou de bicicleta pela cidade e parava não olhando o prédio, mas o detalhe, por exemplo, o ano da construção das platibandas, o desenho dos ferros da entrada do Museu. Então eu pegava detalhes e depois ficou muito fuzuê aqui e paralisou. Mas o detalhe, para chamar atenção para isso e encontrando pessoas. E encontrando muitas pessoas...

P: E a partir dessa primeira lista de pontos que pudessem ser visitados no centro, já tinha o projeto dos totens para delimitar a área do centro. Como chegam aos pontos estratégicos?

E4: Essa parte eu não participei.

P: Quando você elencou os 100 pontos já existia alguma delimitação da área?

E4: Tinha um mapa da primeira oficina que até coloquei no livro agora, que é mais ou menos isso, pelos acessos você localiza. Por exemplo o acesso da Ponte São João para o centro está certo. O mapa acho que influenciou, não trabalhei no debate sobre isso. Mas os estudos eu sempre bati na tecla, *por exemplo as pontes, são coisas antigas das estradas coloniais. Você tem a ponte da Barreira, a ponte de Campinas, a ponte de Itu que é a Rua do Retiro, a da Pirapora que não tem ponte. Baseado nas águas dos rios, que é tudo uma várzea.*

P: A partir dessa delimitação do território das pontes que vão escolher alguns pontos para sinalizar e demarcam os acessos ao centro?

E4: Hoje essa delimitação a partir das pontes dá para fazer um *road movie*, por exemplo, você pega no sentido da Avenida 9 de Julho e Ponte São João, você vai fazendo até Duratex, pega a José Patrocínio, pega a Rua Pirapora, pega a 9 de Julho, vem até o final pega a Zancopé de novo e volta no começo. Dá para fazer um *road movie* sem parar e fazendo o contorno inteiro.

P: Isso para quem faz o percurso de carro ou de bicicleta é outro distanciamento, mas quem chega até o centro a topografia é mais acidentada, mas a parte central dos imóveis tombados está concentrada toda na mesma cota. E quais foram os critérios para escolher os pontos?

E4: Isso tem um espigão mais alto que é um caminho. Não teve nenhuma exclusão, teve a ideia de colocar, porque as rotas seriam um segundo passo. *O primeiro era identificar os pontos de interesse, com aspectos históricos.* Agora eles começaram uma Rota Afro que passo pelo centro, mas passa em duas etapas e é complicado contar isso. Não fui ainda que é meio longa para mim.

P: Por que a Rota seria um segundo momento após a definição dos pontos?

E4: Então, *porque daí você define qual o caminho você vai fazer a partir desses pontos. E eu não passei por isso. Na verdade, é isso, não é uma rota.* Não sei, a rota acho que tem a ver com um pouco de magia. Por exemplo, você vai visitar a Igreja do Rosário em Campinas, você tem igreja, tem a praça, tem uma plaquinha dizendo que ali foi um cemitério dos escravos, tem a estrada da mãe preta, tem um prédio modernista que ocupa um lado da praça com pouca altura que é

lindo e na própria esquina perto da igreja tem um barzinho fantástico. E a rua não foi asfaltada, é de paralelepípedo. Ou seja, você tem uma magia ali.

Tem um pouco a questão da falta de transversalidade da política da Rota do Centro Histórico, você não tem um eixo transversal que una, você tem um pacote de ações, mas que nem sempre estão coordenadas essas ações.

P: A área rural tem rotas mais bem estabelecidas, um eixo menor com pontos de visita mais próximos. Em nenhum momento foi pensado uma conexão da RCH com a estação ferroviária?

E4: Desde 2018, eu volto a cena. Com o pessoal da Associação dos Ferroviários Antigos, eu entrei com eles na campanha após o incêndio da Estaçãozinha. Aí você nota que a Estaçãozinha desde os anos 90 é uma parte integrante do Complexo Fepasa, lógico que é uma parte, os trens da Companhia Paulista batiam na parede ali. Por exemplo, só para citar o caso da Estaçãozinha tem uma questão burocrática que acabou ficando com um órgão Federal do DENIT e o resto da Companhia Paulista com o Governo do Estado e depois passou para o município. Só que a Estaçãozinha forma um conjunto belíssimo com as escadas helicoidais do Vasco [Venchiarutti], com o viaduto São João Batista que tem a ver com a estrada São João de Atibaia, que era um outro acesso. Então tem umas coisas que são bem mais sinalizadas para o carro que para o pedestre, você não tem sinalização para o pedestre.

P: Alguns dos totens tem a sinalização na altura do carro, identifica que está na RCH, tem os textos embaixo, só que aí não tem nenhuma orientação de direcionamento.

E4: Nem um aplicativo, poderia ter um aplicativo para dizer “você está aqui”. Olha para cá, vou para o Museu [Solar do Barão], para cá vou para o [Teatro] Polytheama. Então, a ‘Rotas Afro’ que é uma ONG está fazendo isso com realidade virtual, muito legal. É uma agilidade muito bacana de ter, mas não é a Rota Afro de Jundiaí, é a ‘Rotas Afro’ que trabalha em Piracicaba, Campinas, Vinhedo e Rio Claro. Mas enfim, é uma coisa importante.

P: Quando chega nas placas dos imóveis, os textos todos foram produzidos por você?

E4: Aí sim, nas placas usaram os textos que foi sugerido. Foram implantadas com o ano de construção, uma curiosidade, um texto curto. Eu criei um roteiro que pudesse ter na mesma placa o português, o italiano e o inglês.

P: De onde surge essa iniciativa pelo idioma italiano?

E4: Essa mania de jundiaieense, de achar que a cidade é italiana. Isso é uma segunda história, que a partir da imigração italiana começa uma outra história da cidade e se apagou muito a história indígena e africana anterior. Isso é óbvio, racismo ambiental. Mas agora já está aí e muita coisa vai se perdendo. Por exemplo, uma outra questão gravíssima, tem uma lista de lugares tombados de Jundiaí e junto dessa você não tem uma lista das vilas protegidas pelo Plano Diretor, tem uma coisa assim com o sistema de informação, precisaria de uma coisa chamada metadados, qualquer bibliotecário sabe disso.

P: Voltando aos textos, você produziu os textos históricos que constam nas placas. Essa tradução também foi feita por você ou havia um historiador? E as fotografias?

E4: Não tinha, eu que montei dos 99 pontos. As fotos não, as fotos foram colocadas pela equipe da montagem. Isso sempre tinha no arquivo da Prefeitura, tem um arquivo de imagens muito bom na Comunicação da Prefeitura.

P: Por exemplo, tem alguns pontos que hoje não possuem o mesmo uso e hoje já não existe mais. Nesses casos de que maneira vocês resolveram sinalizar?

E4: Tem que sinalizar que era histórica. E sei que isso vai desaparecer também, porque as primeiras placas saíram com o meu nome. Tipo colocaram pelo menos o crédito já que não me pagaram nada. E conforme vai precisando trocar as placas e vão tirando, é uma coisa antiética. É mais em Jundiaí não se entende isso, né. Eles puseram um poema meu que eu escrevi para o centro no totem da Catedral e muitas das placas tem a menção.

P: Além dos textos das placas e dos totens, houve alguma outra participação ou demanda?

E4: Acredito que só conversas informais assim. Mas não, nesse sentido não tive devolução. Eu não tive nenhuma devolução da Rota do Centro desde 2017 e isso já faz mais de cinco anos. Então porque era muita coisa, agora tem um plano para o centro. Você lembra da gestão em que eles desenvolveram um estudo para o centro e agora tem o novo também.

P: Os textos que foram para o site são os mesmos desenvolvidos para as placas?

E4: Basicamente sim. Desde que eu escrevi era conforme o custo de criação para a Rota do Centro Histórico e daí criaram uma página do *Instagram* e coisas assim funcionais, digitais, parece que faltou um pouco mais de atualização, acho que está na hora de atualizar o material.

P: Acho que é constante. Inicia a demanda pela produção dos textos e dos atrativos, deixaram a menção nos textos das placas, mas o site poderia estar com informações mais completa?

E4: Até por questão de marketing, dar uma cara mais atraente. Então achei que tivesse uma evolução, achei que era uma questão só ali no centro, não sei eu não entendi ainda, eu vi algumas ações práticas com inserção de iluminação LED por causa da questão de segurança.

Então tem uma outra coisa também que é uma questão, atrações que tem foco, são atrações que tem outro problema mais de fundo aí, que é a questão, por exemplo, o investimento de patrimônio é feito em imóveis públicos, você não tem uma solução negociada pensada para preservar imóveis particulares, tanto que as demolições avançam em uma velocidade impressionante. A Casa Rosa foi um caso que conseguiram evitar, mas o que está sendo demolido está imenso. Então falta marketing, falta uma estratégia para lidar com o patrimônio privado, que é o bem comum. É a discussão de como você vai preservar a propriedade privada dentro de um panorama de bem comum. Essa discussão é antiquíssima e vai continuar existindo.

P: Possui o foco no turismo, desde que recebe verba como município de interesse turístico, imagino que o projeto não avança como foco na parte histórica.

E4: Acho que você tem que avançar, porque tudo bem você pode ter o turismo como puxador, mas a cultura tem que estar logo atrás. Você tem que ter os outros órgãos juntos, uma visão sistêmica.

P: Nesse momento a demanda chega até você pela equipe do Patrimônio ou da Cultura, para escrever os textos, escolher os atrativos e participar desse projeto, era uma integração?

E4: Do DPH e do DT. Veio até mais gente, logo no comecinho que ajudaram a limpar a pixação da Ponte Torta. Então, depois teve a intervenção do [Instituto] Sarasá, eu tinha uma aproximação com isso, e como eu estava envolvido com a valorização do patrimônio histórico e foi nesse impulso que motivou a colaborar. Mas essa relação com o centro era muito forte, deveria ser muito intensa.

P: **Começam pelas áreas rurais para depois organizar o centro, que tem mais atrativos do que as outras rotas.**

E4: Você está falando de uma rota territorial, são dois tipos de rota rural. Tem as territoriais e tem as temáticas, que é a Rota do Vinho. Daí vamos lá, vamos entrar nisso aí, só que elas têm um plano de 100 atrativos, mas também tem paisagem, tem lugar para estacionar, tem uma população que é mais simples, porque o centro por mais que você tenha um monte de atrativos você tem que lidar com problemas sociais, que estão muito graves no centro, você tem que lidar com esses esvaziamentos, o centro esvaziou administrativamente, esvaziou comercialmente, esvaziou culturalmente. O Tomazim foi para Nove de Julho. Você tem uma série de problemas sociológicos acontecendo, como São Paulo acontece aqui também se repete.

P: **O fluxo maior de pedestres está na área central. É mais fácil circular pela Rota do Centro do que pela rota rural.**

E4: Esse pedestre como tipo sociológico, esse pedestre tem um perfil?

P: Não necessariamente. O turista não tem um perfil, mesmo o que vem para área rural, você consegue abarcar todas as pessoas, sem estereótipo. Não tem um perfil, estou entendendo de circulação, como é que as pessoas se orientam no centro: pelas placas, pela paisagem, por um imóvel, por uma árvore. Como sei que cheguei até o Museu, estou saindo da Ponte Torta e vou chegar no Museu, que tipo de informação eu busco no meio do caminho? Cada um terá uma estratégia, são questões de percepção, de memória com o lugar.

E4: Concordo com você, tem razão.

P: Pelo menos é preciso ter um indicativo de direção. Alguns vão andar mais outros menos, vão achar que é longe ou perto. Se eu perguntar para alguém lá na estação ferroviária, como é que eu chego até o museu, cada um terá uma referência ou vai fazer um caminho.

E4: Que referência você daria? Vindo da estação para o turista que quer chegar ao Museu.

P: Para quem está vindo da estação a pé e sai em direção ao museu... Eu sugeriria para ele descer um trecho em função das chaminés das fábricas, ele chegará até a Argos, e seguir pela cota mais plana até a Ponte Torta. A ponte é uma referência, ali ele escolhe se subirá uma escada ou vai contornar, porque chegará mais próximo da Rua Barão de Jundiá, a partir daí é um eixo só, é uma reta só, ele encontrará todos os outros elementos até chegar na Praça.

E4: Muito bom. Mas aí vai ter alguma sinalização no caminho? Não.

P: A questão é, será que ele vai pegar o celular no meio do caminho? Hoje em dia todo mundo tem esse equipamento com um mapa na mão. Ele vai perguntar uma informação para alguém na rua ou vai entrar em algum comércio?

E4: Tem uma cidade na Galícia que tem um aplicativo com orientação para pedestre, você chegou a ver isso. Como é que chamava, um minuto... não lembro o nome do aplicativo, depois eu lembro.

P: Porque no *QR Code* não tem essa informação complementar? Isso é uma outra coisa, independente de ter essa placa de direcionamento ou não, em algum momento você se localiza e encontra aquela informação. Que tipo de recurso você usa no meio do caminho. Porque temos os totens, as placas dos imóveis, mas não tem nenhuma indicação de direção, mesmo na própria placa, se tivesse uma seta indicando quais os imóveis próximos?

E4: O Solar, o Centro das Artes... Ou o próprio nome das ruas, você poderia ter sido dado a muito tempo esse passo... A rua Barão é a antiga Rua Direita, tem uma ordem de localização.

P: Por exemplo no site não tem nenhum mapa, eu queria entender um pouco esse mapa de território. Por que não tem nenhum mapa no site das Rotas Turísticas?

E4: Localizar, né? Você vem aqui, você está aqui.

P: Vai para onde depois daqui, tem mais 98 possibilidades. E os recursos digitais suprem um pouco essa demanda, mas o mapa poderia ser lido pelo celular. No totem não cogitaram de colocar um mapa? A verba é um empecilho, mas não fazia parte do escopo do projeto?

E4: Jundiaí para pedestre é uma temeridade. Mas essa falta de agilidade do poder público é uma coisa impressionante, se não tem essa verba no orçamento e as parcerias com as agências, instituições que incentivam a mobilidade ativa, as ONGs? Tem um monte de fonte para ir atrás. Tira a bunda da cadeira e vai produzir.

P: E quanto a acessibilidade, foi pensado quais informações iriam incluir nas placas para atender ao maior número de pessoas com deficiência?

E4: Sim, seria outro recurso que seria bacana de complementar. Não tenho nada muito mais a acrescentar. É uma pena essa indefinição, porque quando você volta atrás percebe que precisa avançar. Isso é muito frustrante. Precisava de um sistema mais amplo para o patrimônio de Jundiaí. Sabe uma coisa que falta, bolsa de pesquisa, pegar um PIBIC para estudantes... A gente fala que é difícil, o mais difícil é essa barreira que existe no diálogo entre o público e o privado, porque você tem por exemplo um site chamado '*Cultura Jundiaí*', tem as redes sociais essa questão, que seria para informar a programação cultural de Jundiaí, só que é a programação cultural exclusiva da prefeitura. Eu acho que o poder público não pode ser autocentrado, ele está lá para dar suporte para a comunidade. Tudo bem, tem uma boa intenção, às vezes falta qualidade técnica, mas não sei, falta alguma coisa. E tem a questão da reprodutibilidade e da perda permanente da era tecnológica.

Jundiaí, 05 de setembro de 2023.

APÊNDICE – H

ENTREVISTA 5 - ESPECIALISTA TÉCNICO - Patrimônio

WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO: fluxos visuais conectando pessoas e lugares

ENTREVISTA 5 – ESPECIALISTA TÉCNICO

E. Equipe Técnica 5 – PATRIMÔNIO – 15/setembro/2023, totalizando 53”29’.

Objetivo: Gestão atual e enfoque nos edifícios tombados da “Rota do Centro Histórico”.

Legenda – P: Pesquisadora (negrito); **E5:** Entrevistado 5; **azul:** destaque.

P: O foco da pesquisa é a sinalização para o pedestre e muitos dos exemplares tombados estão na área central. E como o centro possui uma sinalização recente isso desperta o interesse. Atualmente esse processo modificou algo em relação a demanda de visitantes ou foi possível identificar um interesse maior da população?

E5: Não sei se a gente tem esses dados de avaliação, não saberia te dizer se funciona ou não funciona. Realmente a gente não tem olhado dessa maneira, não que a gente não deva fazer isso, porque muitas vezes instala e depois não volta para checar. Não saberia te dizer. Mas gostaria até de perguntar uma coisa, daqui a pouco vou te entrevistar. E você tem comparado com outros locais, lugares?

P: Não é meu objetivo principal, mas surgiu na qualificação, porque é uma sinalização muito específica, entender o que seria um “modelo ou padrão” mais complexo de sinalização, principalmente envolvendo uma área histórica. No Brasil são pouquíssimas referências em áreas centrais históricas, ou são cidades mas que não vão ter o viés histórico ou estão sempre focadas nos manuais do IPHAN com uma sinalização muito específica. Acredito que Ouro Preto e Paraty são mais nessa linha, depois são referências no exterior.

E5: Penso bastante em lugares como Londres, não porque eu morei lá. Mas porque Londres tem as placas azuis, mas elas são de identificação dos locais.

P: É ainda uma das principais referências, no período em que ocorreram as Olimpíadas de 2012 foi um dos sistemas mais completos que conseguiram estabelecer.

E5: Eu morei lá antes, até fui para lá depois disso, mas não reparei ou fiquei pensando dessa maneira. Quando eu morei lá, as placas azuis identificavam os lugares, mas pensando e acho que não tinha também placas que indicassem caminhos, acho que não, talvez para algum monumento maior.

P: Inclusive foi a mesma empresa que desenvolveu a consultoria no período da Rio 2016, que é mais complexo ainda porque tem aspectos naturais, um *skyline* completamente diferente. Londres é uma referência e depois os Estados Unidos. É algo bem recente.

E5: Estou pensando também que tem uma cidade histórica bem próximo da gente que é São Paulo e que tem um centro histórico [sim, com o centro velho e o centro novo]. E lá não tem orientações, estou pensando agora?

P: Em São Paulo tem alguns direcionamentos no trecho do Pátio do Colégio, no modelo de sinalização do IPHAN, depois algumas orientações informais que são implantadas por ONGs,

que indicam o tempo de distância de alguns pontos de referência, como o Teatro Municipal por exemplo. É praticamente o mesmo padrão implantado na área central de Campinas, em um trecho muito pequeno e restrito.

E5: E nós aqui a gente tem até porque teve o recurso do DT, porque a nossa cidade se tornou um Município de Interesse Turístico, então tinha esse recurso para criar essas indicações: os totens nas entradas dos caminhos que levam ao centro, ou seja, esse modelo indicativo que está entrando nesse circuito.

P: O totem era para demarcar os acessos, até porque a Rota do Centro Histórico era mais difícil de delimitar uma área de visitação?

E5: Talvez porque ela esteja misturada a outros elementos, tanto de sinalização quanto a própria cidade, o perímetro urbano.

P: O recurso englobou tanto os totens quanto as placas dos imóveis?

E5: A gente tem essas placas que estão nos postes indicando a Rota do Centro Histórico [do sistema viário], inclusive agora a gente teve uma substituição das que indicavam o Complexo Fepasa e trocaram para Espaço Expressa.

P: Eu vi chegando aqui, imagino que foi bem recente. E vão trocar todas elas?

E5: Foi na semana passada, acho que foi. Vão trocar apenas as que tinham o nome “Complexo Fepasa”, porque como mudou para “Espaço Expressa” então era necessário que fosse feito isso. Até porque muita gente conhece aqui como Poupatempo. E precisa desse tipo de indicação, para também mostrar que é um outro local, uma outra coisa e não só esse serviço.

P: Perguntei se vão trocar todas, porque além de sinalizar o ‘Espaço Expressa’, o símbolo da RCH também mudou, acho que voltou para o padrão do Manual de Sinalização, mas a versão anterior tinha o selo azul da Rota do Centro Histórico.

E5: Preciso ver, dar uma olhada e comparar, porque não sei te dizer. Tem coisas que eu assumi aqui o DPH e tinham coisas que já tinham sido iniciadas, e que eu não acompanhei, porque eram outras demandas. Aquilo que estava não consolidado, mas já realizado, também não foi a urgência, precisava ver outras questões técnicas.

P: Nesse contexto, teve o processo de pensar as placas dos imóveis, quando você assumiu muitas dessas placas já estavam instaladas e os totens também. Esse conjunto tem uma demanda de manutenção, como isso ocorre atualmente?

E5: A gente sempre que isso acontece, precisa pedir e fazer. Tem um processo por causa da questão do recurso, porque tem que ter um recurso e isso tem que estar previsto também no orçamento da pasta. E a gente sabe que aquelas placas trilíngues que identificam os locais, nem todas foram colocadas em todos os bens que deveriam, são muitas e nem todas foram colocadas, a gente sabe de algumas que até sumiram ou porque foram retiradas para pintar a fachada e não foram colocadas de volta, porque estão em um bem particular. A gente sabe de uma ou outra que tenha sumido talvez por vandalização, mesmo que elas não tenham valor comercial nenhum, porque é um material que realmente não tem valor comercial. E tem aquelas que já reparei e aí precisaria fazer uma revisão de todas, saber a que não tem, a que sumiu, a

que nunca foi colocada e aquelas que estão queimadas já porque é um material que o sol queima mesmo. Tem algumas que estão bem escuras, a da Catedral por exemplo.

P: Eu circulei bastante para fotografar e vi algumas que estão queimadas e imagino que tenha uma constância de manutenção.

E5: É algo que você está me alertando, porque é algo que foi feito e a gente sabe do problema, mas porque tem outros a gente acaba não realizando com urgência.

P: Os imóveis que são tombados tiveram alguma restrição nessa fixação por ser um imóvel de valor histórico?

E5: São poucos imóveis [tombados]. Não teve restrição, mas eu tenho a impressão de que os órgãos não tenham sido comunicados também. Porque por constar uma coisa talvez na época que foi feito... Inclusive na época que isso foi feito eu não estava aqui, sou funcionário do CONDEPHAAT, eu sou cedido do Estado para o Município. Eu vim para cá no final de 2018, vim na época para o Complexo Fepasa, até que em 2021 que a gente teve a reeleição, quando começa o ano de 2021 inverteram os cargos, entre o Espaço Expressa e o DPH.

P: O Gabinete de Leitura é tombado pelo CONDEPHAAT e em nenhum momento passou por um processo específico para fixar a placa?

E5: E o Gabinete ele nem era, ou nem é, não pertence ao poder público, apesar do edifício ser uma concessão de 100 anos, deveria ter feito, mas acredito que não tenha sido feito. Porque essa colocação de placas partiu do poder público que foi lá e colocou. Então acho, acho não, não teve, nem Prefeitura e nem Gabinete foram aos órgãos de preservação para isso.

P: Não houve nenhuma restrição dos empreendimentos ou recusa em a fixar a placa?

E5: Não. Talvez tivesse algum tipo, não vou dizer de restrição de colocar, mas talvez um pedido para a formalização da coisa. Porque tem no CONDEPHAAT que eu conheço melhor, às vezes tem coisas que é feito e bem-feita, mas que não teve pedido formal. Acredito que seria aprovado, mas depois pede-se uma regularização. Eventualmente, acredito porque realmente não tenho certeza, eu estava lá e não me lembro de ter passado nada nesse sentido no CONDEPHAAT. Também nunca falei assim tem que fazer estando aqui, porque já estava feito e tal. Mas a gente tem proposta de colocar tanto na Pinacoteca quanto no [Teatro] Polytheama, uma indicação, não uma sinalização, não de caminhos, mas do próprio local, a gente tem para dar entrada no CONDEPHAAT tanto para a Pinacoteca quanto para o Polytheama. É colocar o nome lá na frente, porque não tem, então isso a gente vai fazer legalmente, oficialmente.

O Centro das Artes que é o antigo Mercado Municipal, tem lá o teatro Glória Rocha lá dentro, não sei se você passou por lá esses dias. A inauguração deve acontecer no aniversário da cidade, mas o que eu ia dizer que a gente colocou na frente o letreiro com o nome. Esse a gente fez aqui e as placas internas também, os letreiros dizendo 'Sala Glória Rocha', a outra que é a sala menor, tem a Sala dos Brinquedos e Exposições, essas a gente desenhou aqui, inclusive esse letreiro externo a gente fez aqui mesmo. E aprovamos no COMPAC, porque o Centro das Artes é só municipal, um pedido municipalmente, então a gente já passou pelo COMPAC e foi aprovado e já está lá. Então a gente tenta, na medida do possível, oficialmente, por isso que eu não posso lhe dizer exatamente como foi antes esse processo em termos de aprovação.

De qualquer modo as placas elas respeitam, pelo tamanho delas, elas respeitam as dimensões desses bens e estão colocadas corretamente. É importante, e algo que se tivesse sido feito, que acho que não foi, junto ao CONDEPHAAT por causa desses poucos bens que são tombados pelo CONDEPHAAT, acredito que não teria tido nenhum problema. E quanto aos totens eles passaram pelo COMPAC, isso eu lembro porque eu era representante.

P: Ia perguntar justamente isso, se por acaso os totens que são elementos maiores também tiveram alguma restrição de implantação?

E5: Eles passaram pelo COMPAC, isso eu lembro porque eu era, no final de 2018 que eu vim para cá, eu já sou membro do COMPAC desde 2013. Antes eu era representante do IAB no COMPAC. Então eu lembro de ter passado pelo COMPAC, tinha lá o projeto, as cores e tudo, tinha as localizações. Não me lembro se foi feito algum tipo de ressalva alguma coisa não me lembro. [Lembro que passou pelo COMPAC e foi aprovado.](#)

P: E não havia interesse em colocar um totem aqui no Complexo, agora Espaço Expressa?

E5: Não porque eles eram justamente para marcar as entradas do centro. Por exemplo, aqui no viaduto da Barreira, na Vila Rio Branco, quando você vai passar por cima da linha do trem já tem um desse, porque ali é o início vamos dizer assim do centro. Então ali tem. Agora também não vou lembrar todos, tem ali perto do início da Avenida Nove de Julho, na Praça das Noivas, se não me engano. Realmente não me lembro de todos não.

P: Aqui era um ponto estratégico. E os totens possuem uma escala mais para o carro, para ser visto à distância e demarcar a chegada até a área central.

E5: Eu penso que todos tenham sido instalados, porque o recurso previa esse fim, que eram os totens, então acho que estão todos. Até me lembro que na época, não lembro se alguém comparou na reunião que teve do COMPAC, mas a gente olha para ele e lembra um pouco daqueles totens da Avenida Paulista [\[em São Paulo\]](#) que indica as ruas. E continuam lá ou foram retirados, não sei. Tem uma hora que a gente se acostuma tanto que já não presta mais atenção.

P: O totem abarca a escala do carro, mais algumas informações para o pedestre, nem todos estão em áreas de grande circulação, mas o desenho não surgiu DPH? Porque os imóveis tombados poderiam ter indicativo de direção, por exemplo.

E5: Olha não sei te dizer. Isso talvez tenha uma resposta da gestão do DPH na época. Precisaria pegar o processo para entender melhor isso. [Porque depois que você entra no centro também já não tem outras informações, os totens estão ali dispersos.](#)

P: Talvez seja uma etapa subsequente do projeto e tenha se inviabilizado no projeto original?

E5: A gente tem de certa forma as fotos, mas acho que não tem um mapa, vou até verificar aqui no site da Rotas Turísticas ou no DT [\[acessando o site no computador\]](#). Olha, acho que não foi feito nada... nossa está só uma apresentação genérica.

P: Em nenhum momento foi pensada alguma conexão com a estação ferroviária? É um ponto de acesso importante.

E5: Não saberia te dizer também, é de uma época anterior. [E a estação é aonde chega o trem Turístico \[Expresso\], inclusive seria interessante que tivesse.](#) Olha, como eu não estava na

época, não vou saber te dizer isso. Mas agora eu fui procurar aqui no nosso site e não está aparecendo as Rotas, acho que porque devemos ter colocado algumas outras coisas que são do momento e talvez não caiba nos títulos **[do cabeçalho do site do DPH]**.

Mas aí eu coloquei buscar 'Rotas' e estou olhando aqui que a gente teve em 2021 uma mesa redonda dentro do Mês do Patrimônio **[evento que ocorre anualmente em agosto]**, e em 2021 tudo era online por causa das restrições da pandemia **[de COVID-19]** e a gente fez todo o Mês do Patrimônio de forma online e está tudo gravado. Teve até uma das mesas que foi mediada pela MM sobre as Rotas Turísticas, chamada *"Da qualidade cênica às tradições"*. Eu vou passar esse material para você por e-mail, talvez tenha mais alguma informação importante.

P: Com a proximidade da estação e a área central, poderia ter um totem para demarcar e sinalizar, justamente por conta do Trem Turístico. Houve alguma restrição pelo raio envoltório do tombamento da estação ferroviária?

E5: Não me lembro de ter tido essa restrição.

P: Imagino que também não tenha um mapa, nem impresso, nem digitalmente?

E5: Realmente, preciso olhar isso. No site da Prefeitura tem o site específico das Rotas Turísticas, você já deve ter visto. Agora abriu aqui **[o site]**.

P: Seria interessante que esses imóveis de importância histórica constassem em um mapa orientativo aos visitantes.

E5: *Mas não tem um mapa mesmo. Inclusive esses textos do site deveriam também ser revistos.*

P: Havia algum historiador ou pesquisador envolvido nesse processo de produção dos textos?

E5: Clicando aqui agora e aparece o texto, estou vendo aqui, acho que todos foram elaborados por um jornalista aqui da cidade. Acho que ele foi contratado, ele foi do Conselho **[COMPAC]**, *acho que muitos textos não estão completos.*

P: E são os mesmos textos que constam na placa ou foram aprofundados posteriormente?

E5: Sim. Como ele foi o autor, imagino que só traduziram depois para as outras línguas também.

P: E as imagens foram selecionadas a partir do acervo do Arquivo Municipal?

E5: Tem alguns imóveis que tem muita informação.

P: E a escolha pelo idioma italiano surge em que momento?

E5: Porque Jundiaí é uma cidade italiana (*risos*), é o que dizem. Mas até quanto a isso tenho uma coisa para comentar. E você sabe que o ensino da língua italiana está previsto nas escolas municipais.

P: Imagino que tenha a ver com a imigração e desperte curiosidade.

E5: Assim como a coxinha de queijo (*risos*). Vamos ver se falam sobre essa questão aqui no site. Não sei se vai ter aqui algum lugar **[no site]** falando a respeito. Mas tem a ver com essa ideia de Jundiaí ser uma cidade italiana, que a gente está tentando mostrar outras coisas também da cidade. Por exemplo, a gente está criando uma rota chamada *'Rota Afro'*. É um programa-piloto

e ela não está assim indicada **[sinalizada]**, até porque a gente está em processo piloto mesmo, em uma etapa de estruturação mesmo, porque é algo novo.

Queria ver se tinha alguma coisa a respeito do fato de ter o italiano nas placas, mas não vou saber te dizer. De qualquer modo, está previsto, não sei se todas as escolas municipais realmente já têm o italiano, mas diz que é para ter. Enfim, Jundiaí é conhecida como uma cidade italiana, só que antes de ser uma cidade italiana ela foi de outras pessoas. Então a Rota Afro que a gente faz, deixa eu ver se está no site do DC **[acessando o site pelo computador]**. Dentro da aba *'Festivais e Programas'* me deixa ver se consta a Rota. Inclusive dentro do Mês do Patrimônio você consegue o último que foi agora e você consegue ver a programação completa.

Bem, mas eu queria chegar até a Rota. E aí a gente tem aqui **[acessando o site]**, a *"Rota Turística do Centro Histórico - RCH"* com **o selo, que era bem difícil de ler ao longe, e a cor azul que foram lançados em 2018 durante o V Simpósio [do Patrimônio]**.

[Faz a leitura da descrição que consta no site:] "A Rota do Centro Histórico é composta por um sítio e seus edifícios históricos identificados por placas trilíngues, tais pontos compreendem o perímetro central..." A gente tem as placas, mas nem todas estão instaladas. **[Continua a leitura]** "tais pontos compreendem o perímetro do centro expandido com o Cemitério Municipal, a Ponte Torta, no eixo Norte-Sul, e a Praça das Bandeiras, o Largo Santa Cruz e o Complexo Fepasa, no eixo Leste-Oeste". Até aqui a gente tem que dar uma atualizada, porque agora é o *'Espaço Expressa'*.

P: Os limites da Rota são esses, para aproximar o visitante até a área central. Há uma outra questão, existe alguma proposta para sinalizar os imóveis que já não existem mais ou como serão fixadas as placas para recontar essa história?

R5: Deveria. Essas placas já tinham previstos o *QR Code* justamente para fazer uma atualização pelo *QR Code*. Tem que atualizar em algum lugar para informar. É preciso atualizar também.

P: Por exemplo, como os patrimônios imateriais serão sinalizados? Existe algum estudo?

E5: A gente precisaria criar isso então, mesmo que a gente não tivesse as placas, há lugares onde nem dá para colocar a placa. É, nós não temos não, **é algo para se pensar, a gente não pensou**. Na Câmara Municipal, você olha pelo site tem uma indicação assim, um elemento de concreto.

P: Uma praça ou uma rotatória, por que nem todo atrativo tem uma fachada para fixação?

E5: Pois é, aí já implica não só o DC, mas tem os outros serviços públicos, acho que eles deveriam fazer esse acompanhamento. Eu nem sei quem fez esse, talvez a própria equipe da Câmara Municipal que fez. E a Ponte Torta, por exemplo, tem algo assim? Estou tentando me lembrar. E me lembrei agora que a gente tem outro programa que é o *'Patrimônio 360º'*, que tem algumas imagens. Aí eu tenho lá a placa na frente indicando, mais o *QR Code* que poderia direcionar para o site, e nesse caso à distância o visitante poderia fazer uma visita virtual.

P: Sem dúvida o QR Code é uma ferramenta que pode auxiliar o visitante, direcionando tanto para as Rotas Turísticas, quanto para as imagens 360º. É mais simples, basta uma atualização.

E5: Sim, dentro dos programas alguns pontos que já estão atualizados. Nesse site do *‘Patrimônio 360’* então tem alguns que já estão carregados e já cai dentro do passeio virtual. Esse aqui inclusive sofreu uma reforma, tem que atualizar **[as imagens no site]**.

P: Seria incrível incluir isso junto das placas, pelo *QR Code* poderia complementar, por exemplo, um horário que o edifício estaria fechado, aos domingos.

E5: Essa aqui ela foi colocada **[no site]** agora é o Museu e está atualizado, não sei se você foi recentemente, passou por uma reforma e está bem bonito. Mas a gente também não tem, por exemplo, na frente desse aqui nenhum indicativo de que esta informação está disponível. Até porque a gente inseriu no site sem ter a placa.

E agora eu peço sua licença para falar um pouco sobre a *‘Rota Afro’*, você vê quantos programas a gente faz. A Rota Afro, o que a gente faz é o nome dela completa *‘Circuito e Memória da População Negra em Jundiá’*. É uma educação patrimonial, e a gente está querendo falar sobre o que é preservar, proteger, o que é patrimônio, se as pessoas não conhecem elas não vão querer proteger, essa é a ideia. Então a gente está fazendo a rota com diferentes grupos, de forma piloto ainda, então por meio de intervenções artísticas nos locais, a gente faz uma encenação e direciona a vista com as crianças com Escolas Municipais e alunos do Ensino Médio.

[Seguiu mostrando outros projetos no computador que não possuem vínculo direto com a pesquisa e por esse motivo os demais relatos não foram incluídos nessa transcrição].

Jundiá, 15 de setembro de 2023.

APÊNDICE – I

QUESTIONÁRIO - PEDESTRES - Percurso Perceptivo



QUESTIONÁRIO – ROTA DO CENTRO HISTÓRICO

Pesquisa sobre a Rota do Centro Histórico (Jundiaí)

Olá!

Você conhece a "*Rota do Centro Histórico*" de Jundiaí?

Participe deste experimento que faz parte de uma pesquisa de Mestrado em desenvolvimento na Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), dentro do Programa de Pós Graduação em Arquitetura, Tecnologia e Cidade, intitulada "*Wayfinding e o Design Informacional no Espaço Público Urbano: fluxos visuais conectando pessoas e lugares*".

Esta pesquisa é sobre suas percepções sobre a Rota do Centro Histórico.

Sua participação é muito importante para uma cidade mais inclusiva.

Tempo estimado: **5 a 10 minutos.**

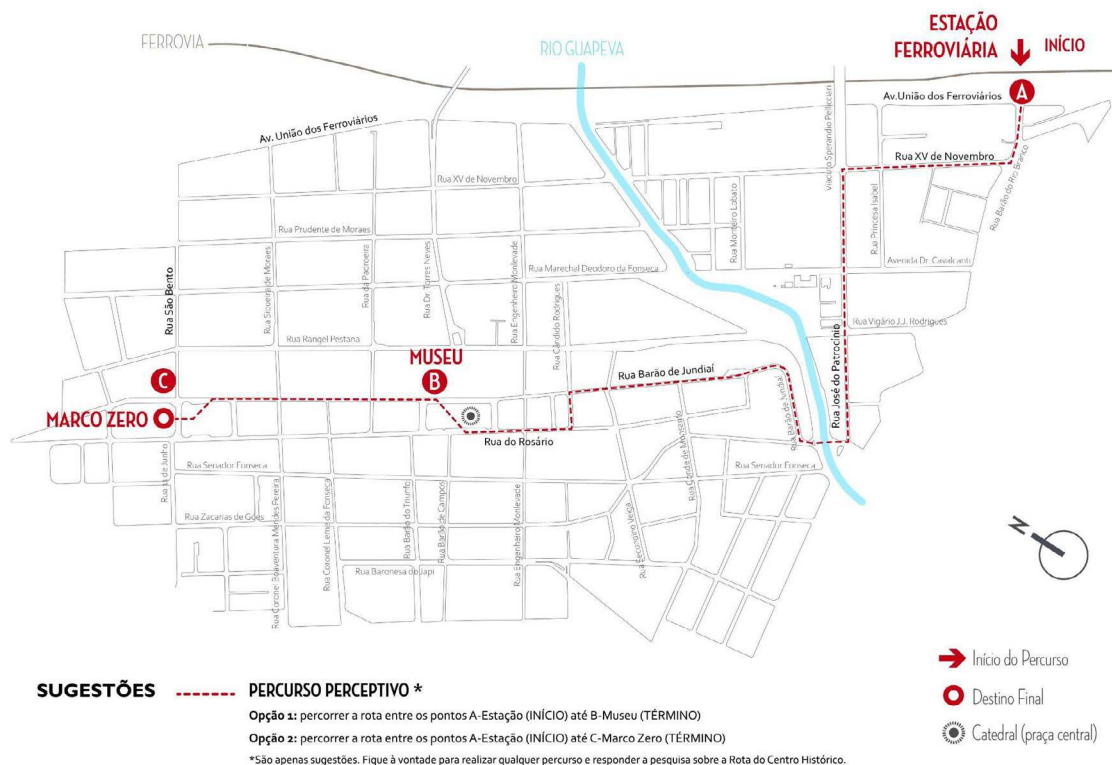
OBSERVAÇÃO: Recomenda-se realizar algum percurso pela área central antes de responder ao questionário com suas percepções.

SUGESTÕES para o Percurso Perceptivo

Opção 1: A - Estação (início) até B - Museu (término) ou

Opção 2: A - Estação (início) até C - Marco Zero (término)

Caminhar entre os trechos A-B ou A-C são apenas sugestões. **Fique à vontade para realizar qualquer percurso** e responder a pesquisa após percorrer a Rota do Centro Histórico (Jundiaí).



ETAPA 1 - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Você está sendo convidado(a) a participar como voluntário(a) de uma pesquisa. Este documento, chamado Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, visa informar seus direitos como participante.

Por favor, leia com atenção e calma, aproveitando para esclarecer suas dúvidas. Se houver perguntas antes ou mesmo depois de iniciá-lo, você poderá esclarecê-las com a pesquisadora. Se preferir, pode consultar seus familiares ou outras pessoas antes de decidir participar. Não haverá nenhum tipo de penalização ou prejuízo se você não aceitar participar ou retirar sua autorização em qualquer momento.

*** Uma cópia digital deste documento está disponível para [download aqui](#).**

Após ter recebido esclarecimentos sobre a natureza da pesquisa, seus objetivos, métodos, benefícios previstos, potenciais riscos e o incômodo que esta possa acarretar,

DECLARO QUE

- ☐ Aceito participar
- ☐ Não aceito participar

Por gentileza, confirme a data em que aceita participar desta pesquisa.

Data: ____/____/____

Qual sua faixa etária?

- ☐ 18-20 anos
- ☐ 21-30 anos
- ☐ 31-40 anos
- ☐ 41-50 anos
- ☐ 51-60 anos
- ☐ + 60 anos

Qual gênero você se identifica?

- ☐ Feminino
- ☐ Masculino
- ☐ Prefiro não responder
- ☐ Outro: _____

ETAPA 2 - Questionário sobre as percepções da Rota do Centro Histórico

A partir daqui, as questões são direcionadas sobre a Rota do Centro Histórico.

Leia atentamente e escolha a opção que melhor corresponde à sua percepção.

1. Como você tomou conhecimento da Rota do Centro Histórico de Jundiaí?

- ☐ Sou jundiaiense ou resido na cidade
- ☐ Sou de um município vizinho
- ☐ Como turista (a passeio pela cidade)
- ☐ Através da divulgação desta pesquisa (folder/internet/e-mail/redes sociais)
- ☐ Outro: _____

2. Como você se deslocou para chegar até a região central?

- ☐ A pé
- ☐ Bicicleta
- ☐ Carro
- ☐ Transporte público (ônibus, trem, carro compartilhado)
- ☐ Expresso Turístico (ou agências de turismo)
- ☐ Combinação de diversos modais

3. A partir do início do seu percurso (estação ferroviária ou outro ponto), foi fácil localizar a Rota do Centro Histórico?

- ☐ Muito difícil
- ☐ Difícil
- ☐ Normal
- ☐ Fácil
- ☐ Muito fácil

4. Quais informações durante o percurso você considera que facilitaram a sua orientação pela Rota do Centro Histórico? (pode selecionar mais de uma opção)

- ☐ Memória (meu conhecimento sobre o local)
- ☐ Placas de trânsito
- ☐ Totem indicativo da Rota do Centro Histórico
- ☐ Placas informativas nas fachadas dos imóveis
- ☐ Informações em pontos estratégicos (estação de trem, ônibus ou comércio)
- ☐ Mapa físico (impresso)
- ☐ Mapa digital (através de celular ou aplicativos)
- ☐ Site das Rotas Turísticas de Jundiaí (ou QR Code)
- ☐ A paisagem local (Serra do Japi, vegetação, construções do entorno, etc)
- ☐ Busquei auxílio com outras pessoas durante o percurso
- ☐ Outro: _____

5. Como você realizou o percurso pela Rota do Centro Histórico?

- ☐ Sozinho(a) / por conta própria
- ☐ Acompanhado da pesquisadora
- ☐ Acompanhado de um guia turístico
- ☐ Outro: _____

6. Após realizar algum percurso pela Rota do Centro Histórico, você considera que a rota é intuitiva para quem caminha a pé?

- ☐ Nada intuitiva
- ☐ Pouco intuitiva
- ☐ Intuitiva
- ☐ Bastante intuitiva

7. Após caminhar pela Rota do Centro Histórico, você acredita que a sinalização disponível aos pedestres é de fácil compreensão?

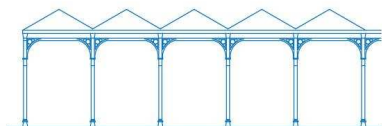
- ☐ Discordo totalmente
- ☐ Discordo parcialmente
- ☐ Nem concordo, nem discordo
- ☐ Concordo parcialmente
- ☐ Concordo totalmente

8. Qual destes elementos de sinalização facilitou sua compreensão durante o percurso pela Rota do Centro Histórico?

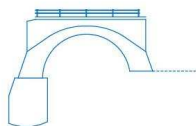
- ☐ Totem vertical (azul)
- ☐ Placas informativas (nas fachadas dos imóveis)
- ☐ Não se aplica / Não sei dizer
- ☐ Outro: _____

9. Sob seu ponto de vista, quais informações complementares poderiam ser disponibilizadas ao longo da Rota do Centro Histórico para orientar melhor os pedestres?

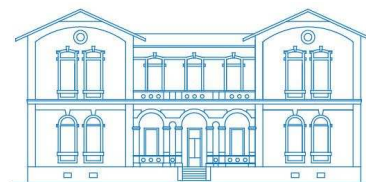
10. Ao caminhar pela Rota do Centro Histórico você identificou alguns destes imóveis durante o seu trajeto? (ver as figuras numeradas abaixo e selecionar apenas as que você encontrou durante o percurso).



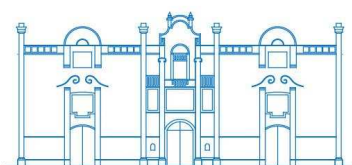
1.



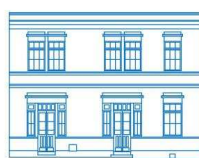
2.



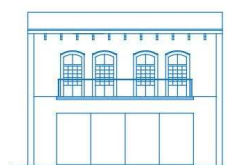
3.



4.



5.



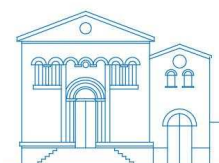
6.



7.



8.



9.

☐ Casa da Família Prado (Pernambucanas)

☐ Escola Siqueira de Moraes

☐ Estação Ferroviária

☐ Gabinete de Leitura

☐ Mosteiro de São Bento

☐ Museu Solar do Barão

☐ Pinacoteca

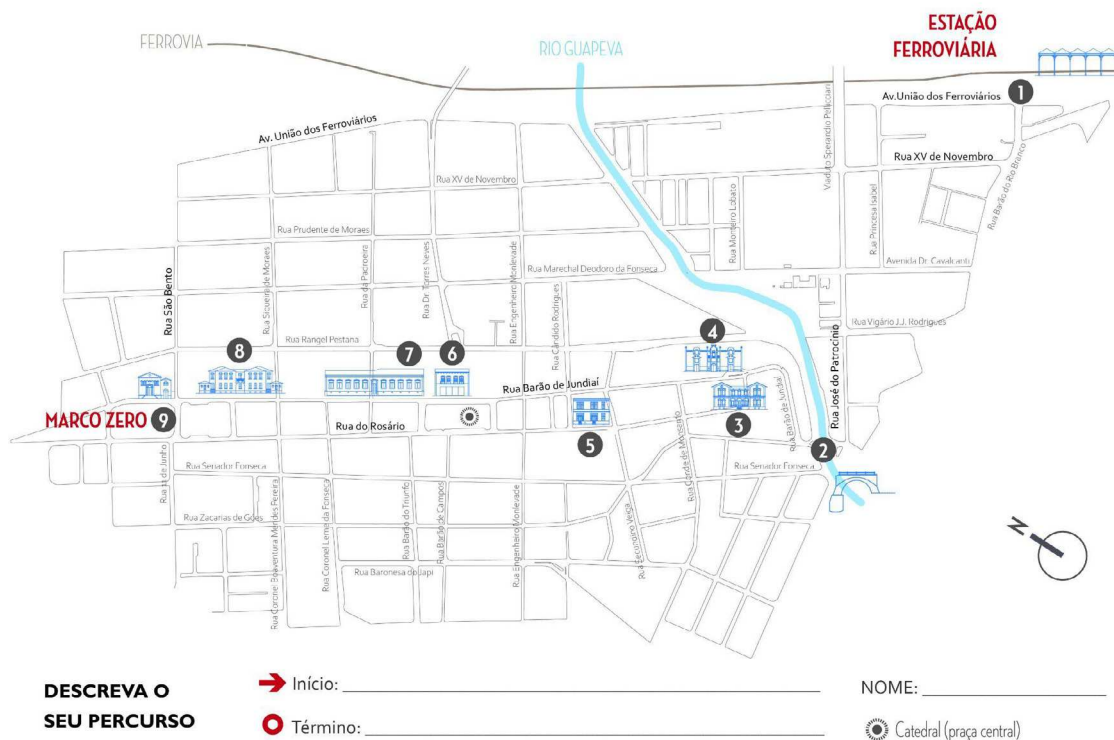
☐ Ponte Torta

☐ Teatro Polytheama

☐ Nenhuma das opções / Não se aplica

☐ Outro(s): _____

11. Descreva brevemente qual o percurso realizado por você. Indique alguma referência de localização dos pontos de INÍCIO e o TÉRMINO do trajeto percorrido.



Por fim, fique à vontade para fazer comentários, sugestões ou declarações sobre sua experiência após visitar parte da Rota do Centro Histórico em Jundiaí.

APÊNDICE – J

FOLDER DE DIVULGAÇÃO - Percurso e Questionário Digital

**Você conhece a
ROTA DO
CENTRO
HISTÓRICO?**

Participe desta pesquisa (UNICAMP) sobre as percepções da sinalização da Rota do Centro Histórico - Jundiá

È SEMPLICE:

Caminhe pela rota e colabore com suas percepções sobre a sinalização orientativa aos pedestres na região central.

COMO PARTICIPAR:

Após realizar algum percurso pelo centro, responda ao **questionário digital**, no melhor momento para você.



Escaneie o QR Code
com seu celular e
participe!

Tempo estimado:
5 a 10 minutos

**MAIS INFORMAÇÕES:**

PARA QUÊ?

O objetivo geral desta pesquisa é compreender o conjunto de elementos visuais que compõem o sistema de sinalização orientativo aos pedestres recentemente implantado na região central de Jundiá, denominada “*Rota do Centro Histórico*”.

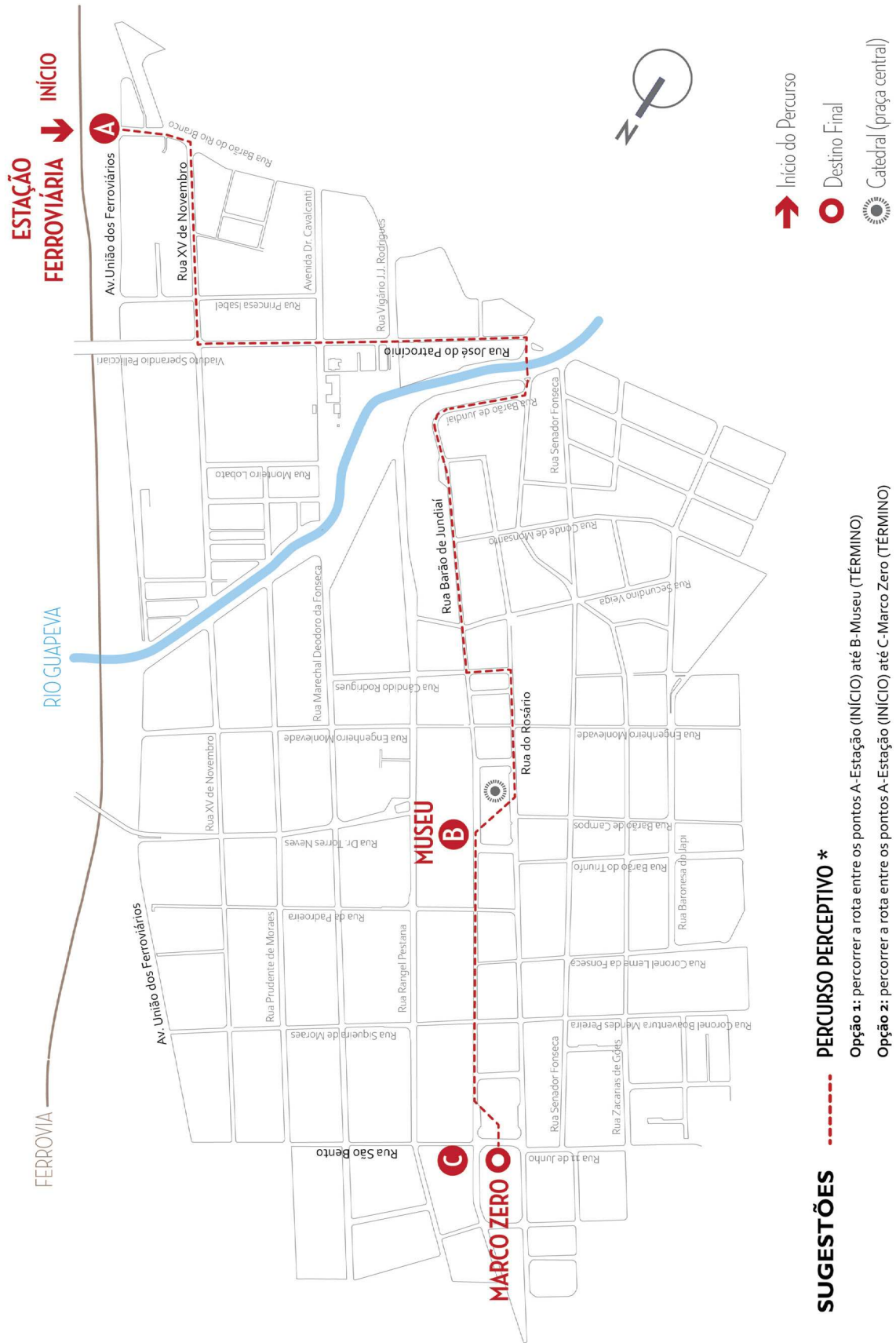
A partir da observação visual, visa identificar possíveis aspectos da paisagem que auxiliem na orientação espacial dos pedestres.

POR QUÊ?

Os resultados obtidos através das percepções visuais na escala do pedestre poderão melhorar o entendimento dos espaços urbanos sinalizados e assim proporcionar o acesso adequado e seguro, gerando espaços legíveis à população.

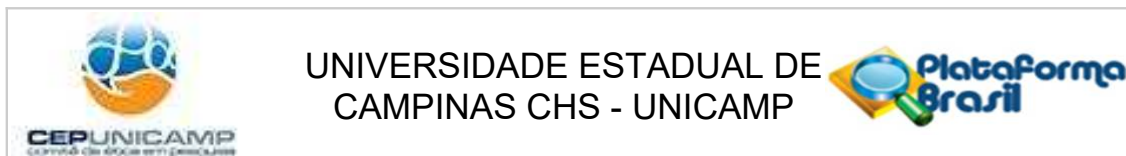
PARTICIPI!

Sua colaboração é muito importante para o desenvolvimento de uma cidade mais inclusiva.



ANEXO – A

PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: WAYFINDING E O DESIGN INFORMACIONAL NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO: fluxos visuais conectando pessoas e lugares

Pesquisador: PRISCILA MACHADO MEIRELES

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 66970322.5.0000.8142

Instituição Proponente: Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 6.043.443

Apresentação do Projeto:

INFORMAÇÕES APRESENTADAS NA PLATAFORMA BRASIL:

A organização de uma cidade, no âmbito prático, pode ser reconhecida pelas quatro funções básicas identificadas pela Carta de Atenas: habitação, trabalho, recreação e circulação. Atualmente, para desempenhar estas funções urbanas, os indivíduos percorrem distâncias cada vez maiores e que em sua maioria são realizados por veículos motorizados, que diminuem consideravelmente a possibilidade de se estabelecer vínculos visuais significativos durante os trajetos.

Na descoberta de um ambiente urbano sob a escala do pedestre, a sinalização é parte preliminar na orientação da circulação de qualquer cidade mundo afora. E quando inserido em espaços públicos urbanos, o design informacional transforma-se em uma ferramenta acessível à população e permite novas formas de percepção, orientação e experimentações visuais.

Compreender os elementos que compõem um sistema de sinalização orientativo aos pedestres, quanto aos aspectos visuais e suas estratégias de implementação, é uma das questões norteadoras desta pesquisa, que analisará o sistema atualmente implantado na região central de Jundiaí. Durante o trabalho será feita a revisão bibliográfica de trabalhos científicos relacionados ao tema e um aprofundamento nos conceitos de wayfinding.

Endereço: Av. Bertrand Russell, 801, 2º Piso, Bloco C, Sala 5, Campinas-SP, Brasil.

Bairro: Cidade Universitária "Zeferino Vaz"

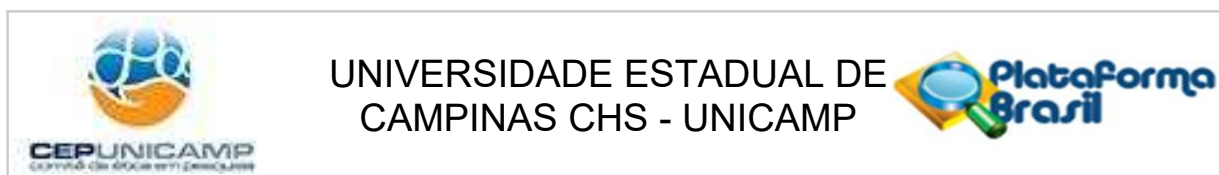
CEP: 13.083-865

UF: SP

Município: CAMPINAS

Telefone: (19)3521-6836

E-mail: cepchs@unicamp.br



Continuação do Parecer: 6.043.443

Em paralelo, os direcionamentos a serem mapeados durante o estudo de campo pretendem ampliar a investigação acerca do uso dos dispositivos móveis como alternativa de orientação espacial, assim como detectar aspectos da paisagem que possivelmente auxiliem na orientação espacial do usuário. Visando analisar tais aspectos, serão aplicados questionários, com participação voluntária, que poderão ser respondidos ao término do trajeto, de maneira presencial ou via digital, posteriormente.

A princípio, a coleta ocorrerá em dois locais estratégicos que concentram um fluxo intenso de transeuntes em parte da Rota do Centro Histórico. Todos os participantes serão homens e mulheres com idade acima de 18 anos, de qualquer cor/raça, etnia, orientação sexual e classe social, que por livre e espontânea vontade desejarem participar do experimento de campo. Estes serão convidados, após um pequeno percurso, a responderem um questionário in loco, ou poderão respondê-lo posteriormente via formulário digital, que poderão ser disponibilizados através de um link ou QR code.

Serão também realizadas entrevistas com os responsáveis técnicos pela implementação do conjunto de sinalização na região central do município de Jundiaí e, posteriormente, através de um percurso previamente direcionado, aplicar questionários aos pedestres para avaliação da percepção espacial dos elementos e edifícios sinalizados.

Objetivo da Pesquisa:

INFORMAÇÕES APRESENTADAS NA PLATAFORMA BRASIL:

"O objetivo geral desta pesquisa é compreender o conjunto de elementos visuais que compõem o sistema de sinalização orientativo aos pedestres recentemente implantado na região central de Jundiaí e sua conexão com a estação ferroviária que concentra o maior fluxo de pessoas. A partir da análise das informações gráficas – textuais ou simbólicas – e dos critérios adotados, averiguar possíveis conflitos ou aspectos da paisagem que auxiliem na orientação espacial dos pedestres.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

AVALIAÇÃO DA EQUIPE DE PESQUISA APRESENTADA NA PLATAFORMA BRASIL:

Endereço: Av. Betrand Russell, 801, 2º Piso, Bloco C, Sala 5, Campinas-SP, Brasil.

Bairro: Cidade Universitária "Zeferino Vaz"

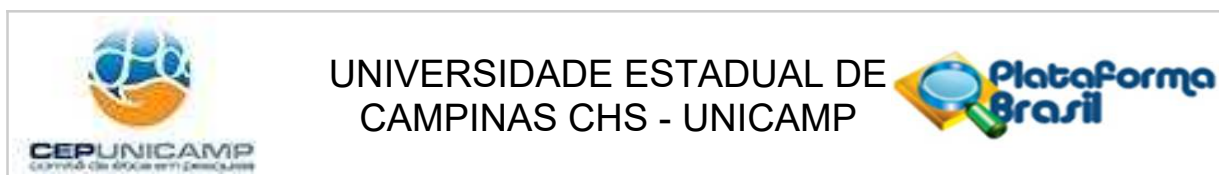
CEP: 13.083-865

UF: SP

Município: CAMPINAS

Telefone: (19)3521-6836

E-mail: cepchs@unicamp.br



Continuação do Parecer: 6.043.443

“Riscos:

Não se apresentam riscos previsíveis a nenhum participante. A participação é totalmente voluntária, porém, se houver qualquer razão que você se sinta desconfortável, não queira responder o questionário ou participar das atividades deste estudo, por motivos pessoais ou relacionados às dinâmicas propostas, poderá interromper a participação na pesquisa a qualquer momento, sem que haja qualquer tipo de prejuízo. As informações da pesquisa ficarão arquivadas com as pesquisadoras que manterão total sigilo sobre os dados.

“Benefícios:

Por seu caráter experimental, não há benefícios diretos e imediatos aos participantes. No entanto, os resultados obtidos através das orientações visuais na escala do pedestre poderão melhorar o entendimento dos espaços urbanos sinalizados e assim proporcionar o acesso adequado e seguro às informações, gerando espaços legíveis e claros à população. A metodologia poderá se adaptar a qualquer município, além de contribuir para a criação de uma base referencial informativa, tanto aos estudos em design informacional, quanto para orientar outras estratégias de wayfinding em espaços públicos contemporâneos.”

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Trata-se de pesquisa de mestrado de Priscila Machado Meireles, desenvolvida sob orientação da Profa. Doutora Doris Catharine Cornélie Knatz Kowaltowski na Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, com a colaboração da pesquisadora Nubia Bernard.

O estudo contempla a realização de entrevistas com responsáveis técnicos pela implementação do conjunto de sinalização na região central do município de Jundiaí e a aplicação de questionários a pedestres, todos maiores de idade.

A pesquisa prevê realizar 05 (cinco) entrevistas, além de questionários a serem aplicados a pedestres.

Pelo cronograma apresentado, a pesquisa de campo será realizada nos meses de julho e agosto de 2023.

Endereço: Av. Betrand Russell, 801, 2º Piso, Bloco C, Sala 5, Campinas-SP, Brasil.

Bairro: Cidade Universitária "Zeferino Vaz"

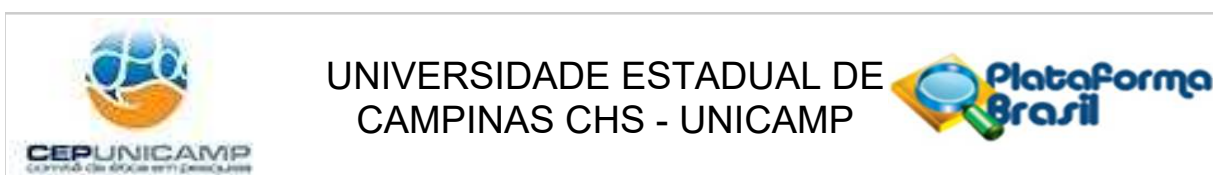
CEP: 13.083-865

UF: SP

Município: CAMPINAS

Telefone: (19)3521-6836

E-mail: cepchs@unicamp.br



Continuação do Parecer: 6.043.443

Consta autorização para a coleta de dados pela autoridade Departamento de Fomento ao Turismo da Prefeitura de Jundiaí, indicada como co-participante do estudo.

O orçamento apresentado é de 400 R\$.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

ver "Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações"

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

As pendências que haviam sido apontadas foram resolvidas. Não identifiquei óbices para a aprovação do projeto.

Considerações Finais a critério do CEP:

A responsabilidade de obtenção de registro de consentimento, bem como o de sua guarda adequada, é de inteira responsabilidade da equipe de pesquisa. Tais documentos podem ser solicitados a qualquer momento pelo sistema CEP-CONEP para fins de auditoria, bem como servem de proteção para os próprios pesquisadores em caso de eventuais reclamações ou denúncias por parte dos participantes.

- Eventuais modificações ou emendas ao protocolo devem ser apresentadas ao CEP de forma clara e sucinta, identificando a parte do protocolo a ser modificada e suas justificativas e aguardando a aprovação do CEP para continuidade da pesquisa.
- Relatórios parciais e final devem ser apresentados ao CEP, inicialmente seis meses após a data deste parecer de aprovação e ao término do estudo.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2041414.pdf	15/04/2023 14:59:17		Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto de Pesquisa CEP Priscila Machado Meireles_ATUALIZADO.pdf	15/04/2023 14:58:02	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Outros	CEP_5987723_CartaResposta_Priscila Machado Meireles.pdf	14/04/2023 12:05:23	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito

Endereço: Av. Bertrand Russell, 801, 2º Piso, Bloco C, Sala 5, Campinas-SP, Brasil.

Bairro: Cidade Universitária "Zeferino Vaz"

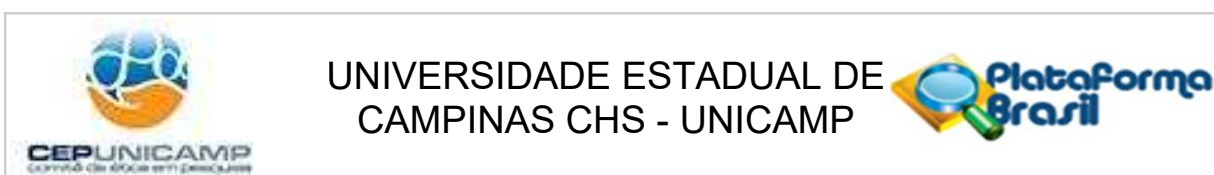
CEP: 13.083-865

UF: SP

Município: CAMPINAS

Telefone: (19)3521-6836

E-mail: cepchs@unicamp.br



Continuação do Parecer: 6.043.443

TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE_CHS_PriscilaMachadoMeireles_TECNICOS.pdf	14/04/2023 12:03:14	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE_CHS_PriscilaMachadoMeireles_PDESTRES.pdf	14/04/2023 12:02:59	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Folha de Rosto	FolhaDeRosto_CEP_assinaturas_1dez22.pdf	01/12/2022 13:09:14	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Outros	PriscilaMeireles_Foto.pdf	01/12/2022 13:08:47	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Outros	NUBIA_BERNARDI_foto.pdf	01/12/2022 13:08:20	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	Autorizacao_ColetaDados_PMJ.pdf	01/12/2022 11:41:10	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Outros	PriscilaMeireles_AtestadoMatricula.pdf	01/12/2022 11:40:27	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Outros	PriscilaMeireles_CV Lattes_dez22.pdf	01/12/2022 11:18:50	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Outros	PriscilaMeireles_RG.pdf	01/12/2022 11:16:49	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Outros	VidaFuncional_NubiaBernardi.pdf	01/12/2022 11:13:11	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Outros	RG_NubiaBernardi.pdf	01/12/2022 11:12:48	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito
Outros	CV_LATTES_NubiaBernardi_26ago2022.pdf	01/12/2022 11:12:12	PRISCILA MACHADO MEIRELES	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Endereço: Av. Betrand Russell, 801, 2º Piso, Bloco C, Sala 5, Campinas-SP, Brasil.

Bairro: Cidade Universitária "Zeferino Vaz"

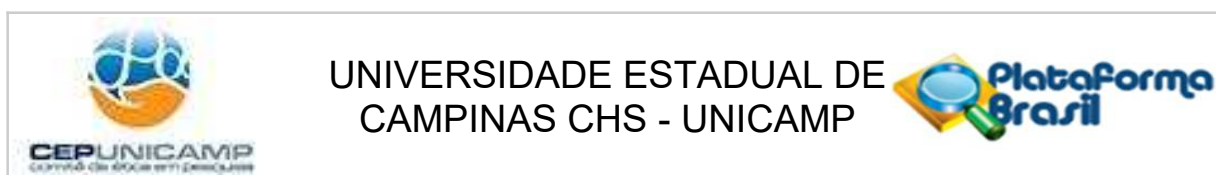
CEP: 13.083-865

UF: SP

Município: CAMPINAS

Telefone: (19)3521-6836

E-mail: cepchs@unicamp.br



Continuação do Parecer: 6.043.443

CAMPINAS, 07 de Maio de 2023

Assinado por:
Sandra Fernandes Leite
(Coordenador(a))

Endereço: Av. Betrand Russell, 801, 2º Piso, Bloco C, Sala 5, Campinas-SP, Brasil.

Bairro: Cidade Universitária "Zeferino Vaz"

CEP: 13.083-865

UF: SP

Município: CAMPINAS

Telefone: (19)3521-6836

E-mail: cepchs@unicamp.br

ANEXO – B**LEI N.º 9.100 DE 28 DE NOVEMBRO DE 2018**

Processo n.º 32.507-6/2018
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ – SP

LEI N.º 9.100, DE 28 DE NOVEMBRO DE 2018

Institui as “**ROTAS TURÍSTICAS DE JUNDIAÍ**”.

O **PREFEITO DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ**, Estado de São Paulo, de acordo com o que decretou a Câmara Municipal em Sessão Ordinária realizada no dia 30 de outubro de 2018, **PROMULGA** a seguinte Lei:-

Art. 1º. São instituídas as “**ROTAS TURÍSTICAS DE JUNDIAÍ**”, compostas pelos seguintes roteiros:

- I – Rota da Uva;
- II – Rota da Cultura Italiana;
- III – Rota da Terra Nova;
- IV – Rota do Centro Histórico;
- V – Rota do Castanho;
- VI – Rota do Vinho.

Parágrafo único. As Rotas Turísticas de Jundiaí abrangem as regiões dos bairros Jundiaí-Mirim, Mato Dentro, Rio Acima, Champirra, Bom Jardim, do Poste, Vale Azul, Horto Florestal, Igoturucaia, Caxambu, Colônia, Roseira, da Toca, Traviú, Terra Nova, Centro e adjacências.

Art. 2º. A implantação das Rotas Turísticas de Jundiaí observará:

- I – identidade visual integrada;
- II – sinalização viária e turística padronizada;
- III – mobiliário urbano padronizado;
- IV – mobilidade espacial acessível a pessoas com deficiência e a todos os públicos;
- V – trânsito seguro de turistas em cada uma das rotas e nas demais áreas de interesse do Município;
- VI – material promocional impresso e digital identificado, incluindo folder específico e mapa turístico;
- VII – possibilidade de realização, ao longo das rotas, de manifestações artísticas em locais privados ou públicos, representativas das tradições e da cultura

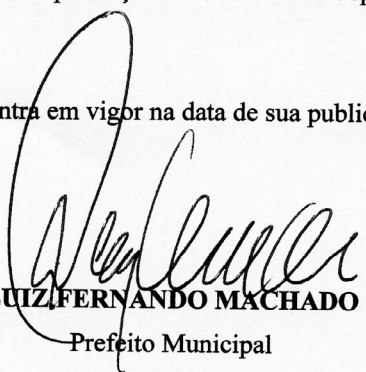


PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ – SP
(Lei n.º 9.100/2018 – fls. 2)

jundiaense.

Parágrafo único. A implantação de novas Rotas dependerá de avaliação técnica especializada.

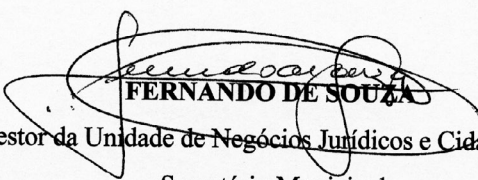
Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.



LUIZ FERNANDO MACHADO

Prefeito Municipal

Publicada na Imprensa Oficial do Município e registrada na Unidade de Gestão de Negócios Jurídicos e Cidadania da Prefeitura do Município de Jundiaí, aos vinte e oito dias do mês de novembro de dois mil e dezoito.



FERNANDO DE SOUZA

Gestor da Unidade de Negócios Jurídicos e Cidadania –

Secretário Municipal

cs.2

“

*Si el diseño no sirve para
que la gente viva mejor,
entonces no sirve para nada.*

Ronald Shakespear

→ Projeto Gráfico: Priscila Machado Meireles.

→ Esta dissertação foi diagramada em *InDesign*,
utilizando as tipografias Gill Sans MT e Corbel.

→ Versão digital - Outono de 2024.