



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ-UNIFAP  
BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Rita Naiana de Carvalho Fontoura

**COMPLEXO PORTUÁRIO DE TURISMO DE APOIO: UMA PROPOSTA  
PARA A CIDADE DE MACAPÁ-AP**

Santana-AP

2016

**COMPLEXO PORTUÁRIO DE TURISMO DE APOIO: UMA PROPOSTA  
PARA A CIDADE DE MACAPÁ-AP**

Projeto de Pesquisa elaborado e apresentado como requisito para aprovação na disciplina de Trabalho de Conclusão de Curso II (TCC II) do curso de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof. Me. Gabrielle dos A. Curcino

Co-orientadora: Prof. Me. Dinah Reiko Tutyia

Santana-AP

2016

## **COMPLEXO PORTUÁRIO DE TURISMO DE APOIO: UMA PROPOSTA PARA A CIDADE DE MACAPÁ-AP**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Federal do Amapá-UNIFAP como requisito para a obtenção do título de Bacharel em arquitetura e Urbanismo, sob a orientação da Prof. Me. Gabrielle dos Anjos Curcino, aprovado em 20 de abril de 2016.

**Macapá-AP, 20 de abril de 2016**

### BANCA EXAMINADORA

ORIENTADOR: \_\_\_\_\_

Prof. Me. Gabrielle dos Anjos Curcino

MEMBRO: \_\_\_\_\_

Prof. Me. Patrícia Helena Turola Takamatsu

MEMBRO: \_\_\_\_\_

Prof. Me. Fábio Araújo Pereira

## **Agradecimento**

Ter a quem agradecer é uma graça divina, pois isto significa que ao longo dessa caminhada não estive sozinha e que comigo estiveram todos aqueles que de alguma forma desejaram esta vitória. Deus se faz presente em todos os momentos da nossa vida, todas as grandes e pequenas conquistas que obtive foram graças a Ele e, portanto, agradecemos a Deus hoje e sempre por todas as vitórias concedidas.

Ao falar em Deus, em formação religiosa, lembro em especial de minha mãe (Erenice) a quem devo toda a minha iniciação religiosa e, que pedira a Deus para que os obstáculos a minha frente, não fossem maiores do que a minha disposição ou força.

Em nome dela que agradeço a toda minha família que sempre acreditaram que iria conseguir e que com certeza entendem a nossa ausência ao longo dos últimos meses e durante vários outros períodos dessa jornada e ao Diego meu namorado pela compreensão, dedicação, paciência e incentivo.

Os meus colegas da Turma 2011 agradeço a todos imensamente. Também aqueles com os quais formamos a maioria dos grupos de trabalho, esses também merecem a minha gratidão, são eles: Taynara Danna, Tabata Ribeiro, Francisco Roque, Raimundo Lobato, todos grandes amigos que conquistei durante o período da academia com os quais aprendi muito. E aos colegas da Unique Desing.

Aos que não acreditaram que este trabalho fosse possível, minha imensurável gratidão, pois vocês foram muitas vezes fonte de inspiração na ausência da mesma.

Outra pessoa que contribuiu muito para esta conquista foi minha orientadora “Mamis Poderasa”, Gabrielle Curcino, uma professora de fato e extremamente dedicada e uma pessoa de coração grandioso. Nossa jornada não acabou apenas esta começando. A professora Dinah Tutya a qual se disponibilizou a co-orientar, por ter me ajudado.

Finalmente, gostaria de dizer o meu muito obrigado e desejar que Deus abençoe a todos os colegas, amigos e familiares que estiveram torcendo por mim ao longo de mais uma graduação.

## RESUMO

O turismo náutico internacional tem contribuído para o crescimento do setor de Turismo no Brasil, uma vez que o território brasileiro dispõe de costa e de bacias hidrográficas com extensões propícias para o transporte fluvial. A Amazônia está incluída nos roteiros de cruzeiros marítimos internacionais, com parada obrigatória na costa do Amapá, mais precisamente na cidade de Santana, para realizar o processo de fiscalização da alfândega pela Polícia Federal e demais órgãos competentes. No entanto, o turista se depara com a ausência de infraestrutura portuária adequada que contemple uma logística de transbordo segura e uma mobilidade reduzida até os pontos turísticos de Macapá. A Resolução nº 3.290 de 13 de fevereiro de 2014 pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ, representa um marco para o melhor planejamento e gestão a partir de critérios pré-estabelecidos, assim a resolução regula o setor do turismo pelo principal instrumento, a Instalação Portuária de Turismo - IPTur. É partindo dos pressupostos regulatório e sistêmico que se fará uma pertinente abordagem do turismo versus a infraestrutura portuária na cidade de Macapá, de forma que haja a integração de um espaço harmônico com as necessidades turísticas. O objetivo principal deste trabalho é desenvolver um projeto arquitetônico de Instalação Portuária de Turismo – IPTur de Apoio, sob o enfoque turístico para o atendimento de navios transatlânticos, identificando o potencial turístico, a viabilidade ambiental e traçar a integração turística mais favorável a região. No procedimento geral deste trabalho foi escolhida a pesquisa exploratória em função dos poucos conhecimentos sobre o tema e a revisão bibliográfica tenha revelado poucas obras e artigos nacionais e alguns documentos internacionais relacionados ao assunto. Assim o estudo pode ser dito como descritivo, pois, utilizará características de pesquisa de opinião por meio de entrevistas descentralizadas com pesquisadores da área em estudo. Juntamente a esta parte inicial, se adotará a pesquisa participante, utilizando métodos de coletas de dados por meio de entrevista com práticos e especialistas na área portuária e turística, para assim conhecer, registrar e descrever a atual condição da infraestrutura portuária de turismo no Estado. A implantação do terminal visa valorizar o uso do modo hidroviário e contribuir para o desenvolvimento da região.

**PALAVRAS-CHAVES:** Turismo, Instalação Portuária de Turismo- IPTUR de Apoio, Arquitetura.

## ABSTRACT

The international nautical tourism has contributed to the growth of the tourism sector in Brazil, since Brazil has shoreline and watershed with extensions favorable for inland shipping. The Amazon is included in the international cruise itineraries, with obligatory stop in the Amapá coast, more precisely in the city of Santana, to carry out the customs inspection process, the Federal Police, among other services. However, tourists are faced with the lack of adequate port infrastructure that includes a secure transshipment logistics and reduced mobility to the sights of Macapá. Resolution No. 3290 of February 13, 2014 by the National Agency of Waterway Transportation - ANTAQ, represents a milestone for better planning and management from pre-established criteria, so the resolution regulating the tourism sector with the main instrument, Setup port Tourism - IPTur. It is from the regulatory and systemic assumptions that will make a relevant approach to tourism versus the port infrastructure in the city of Macapá, so that there is the integration of a harmonic space with the tourist needs. The main objective of this work is to develop an architectural design Tourism Port Facility - IPTur Support under the tourist approach to service cruise ships, identifying the tourist potential, environmental sustainability and outline the most favorable tourist integrating the region. Overall procedure of this work to exploratory research was chosen due to the limited knowledge on the subject and the literature review has revealed few works and national articles and some international documents related to the subject. So the study can be said to be descriptive, because, use search features of opinion through decentralized interviews with researchers of the study area. Together with this initial part, if adopt participatory research using methods of data collection through interviews with practical and specialists in port and tourist area, so as to meet, record and describe the current condition of the tourist port infrastructure in the state. The implementation of the terminal aims to enhance the use of the waterway mode and contribute to the development of the region.

**KEYWORDS:** Tourism, Port Installation Weather- IPTur Support, Architecture

## LISTA DE FIGURA

Figura 01 - Diagrama Metodológico.....	18
Figura 02 – Linha do Tempo: Evolução histórica da infraestrutura portuária de turismo no Brasil.....	37
Figura 03 - Sobreposição do heptágono.....	48
Figura 04 - Organização Geral dos Fluxos de pessoas externos e internos .....	54
Figura 05 - Organização dos diferentes fluxos internos de pessoas, separados por grupamentos e unidades espaciais.....	55
Figura 06 – Analise SWOT .....	61
Figura 07 – Perfil Geológico de Rochas Sedimentares.....	64
Figura 08 - Distribuição da direção dos ventos (%) ano.....	65
Figura 09 – Estudo de insolação.....	66
Figura 10 – Layout e agrupamento.....	74
Figura 11 – Perspectiva.....	75
Figura 12 – Vista Superior.....	76
Figura 13 – Vista Frontal.....	77
Figura 14 – Vista Lateral Direita.....	78
Figura 15 – Vista Posterior.....	79
Figura 16 – Vista Lateral Esquerda.....	80

## LISTA DE QUADRO

Quadro 01 - Atrativos Naturais e Culturais de Macapá.....	27
Quadro 02 – Administração dos terminais.....	40
Quadro 03 – Infraestrutura dos terminais.....	41
Quadro 04 – Infraestrutura operacional dos terminais.....	42
Quadro 05 – Certificados.....	43
Quadro 06 – Serviço de apoio ao turista.....	43
Quadro 07 – Padrão ANTAQ.....	53
Quadro 08 – Pré dimensionamento do Foreland.....	56
Quadro 09 – Pré dimensionamento do Grupo 01.....	57
Quadro 10 – Pré dimensionamento do Grupo 02.....	57
Quadro 11 – Pré dimensionamento do Grupo 03.....	58
Quadro 12 – Pré dimensionamento do Grupo 04.....	59
Quadro 13 – Pré dimensionamento do Grupo 05.....	59
Quadro 14 – Pré dimensionamento do Grupo 06.....	60
Quadro 15 – Pré dimensionamento do Hinterland.....	60
Quadro 16 - Classificação das edificações quanto à sua ocupação.....	70
Quadro 17 – Dados para o dimensionamento das saídas de emergência. ....	70



## **LISTA DE TABELA**

Tabela 01 - Chegadas de turistas ao Brasil, por vias de acesso, segundo países de residência permanente - 2011-2012.....	23
--	----

## LISTA DE MAPAS

Mapa 01- Atrativos Culturais.....	28
Mapa 02- Região hidrográfica Amazônica.....	46
Mapa 03- Localização do Sítio.....	50
Mapa 04- Área de Intervenção, acesso e localização.....	62
Mapa 05- Esboço geológico simplificado da Zona Costeira de Macapá.....	63
Mapa 06- Levantamento Fotográfico.....	68
Mapa 07- Áreas de Interesse Municipal.....	69

## LISTA DE SIGLA

<b>ADA</b>	Agência de Desenvolvimento da Amazônia.
<b>ANA</b>	Agência Nacional de Água
<b>ANTAQ</b>	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
<b>ANTT</b>	Agência Nacional de Transportes Terrestre
<b>AP</b>	Amapá
<b>APP</b>	Áreas de Preservação Permanente
<b>CONIT</b>	Conselho Nacional de Integração de Política de Transporte
<b>CPTur</b>	Complexo Portuário de Turismo
<b>CUB</b>	Custo Unitário Básico
<b>DNIT</b>	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
<b>E</b>	Leste
<b>Embratur</b>	Empresa Brasileira de Turismo
<b>ENE</b>	Leste-nordeste
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>IPTur</b>	Instalação Portuária de Turismo
<b>MTur</b>	Ministério do Turismo
<b>NBR</b>	Norma Brasileira
<b>NE</b>	Nordeste
<b>OMT</b>	Organização Mundial de Turismo
<b>PDZ</b>	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário
<b>PIB</b>	Produto Interno Bruto
<b>RI</b>	Reservas Indígenas
<b>SEP/PR</b>	Secretaria de Porto da Presidência da República
<b>SETUR</b>	Secretária Estadual de Turismo
<b>SME</b>	Serviço Médico de Emergência
<b>SUNAMAM</b>	Superintendência Nacional da Marinha Mercante
<b>UC</b>	Unidade de Conservação

## Sumário

INTRODUÇÃO .....	14
1. TURISMO .....	20
1.1 Conceitos e Definições.....	20
1.2 O setor do Turismo.....	22
1.2.1 O setor do Turismo no Brasil.....	23
1.2.2 O setor do Turismo no Amapá .....	25
1.2.2.1 O Turismo em Macapá.....	26
1.3 Turismo Náutico .....	29
1.3.1 Turismo náutico no Brasil.....	30
2. INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO – IPTur.....	33
2.1 Panorama histórico .....	33
2.2 Tipologia.....	38
2.3 IPTur no Brasil.....	38
2.4 Análise de Instalações Portuárias que funcionam como IPTur .....	39
2.5 Questões Ambientais .....	44
3. ELABORAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE TURISMO DE APOIO EM MACAPÁ-AP .....	45
3.1. O Programa e o sítio .....	47
3.2 Aspectos relativos às definições gerais.....	51
3.2.1 Agentes de intervenção e seus objetivos. ....	51
3.2.2 Perfil do usuário do IPTur de Apoio.....	51
3.2.3 Aspectos temporais .....	51
3.2.4 Aspectos econômicos .....	51
3.3 Programa de Necessidades .....	52
3.3.1 Organização geral dos fluxos de pessoas, externos e internos.....	54
3.3.2 Organização dos diferentes fluxos internos de pessoas, separados por grupamentos e unidades espaciais .....	54
3.3.3 Descrição das atividades, organizadas por agrupamentos gerais.....	56
3.3.4 Tabulação dos requerimentos funcionais, ambientais e dimensionais. ....	56
3.4 Área de Intervenção .....	60
3.4.1 Potencialidades do Terreno .....	60
3.4.2 Levantamento da Área de Intervenção, Estudo dos Acessos e Localização. ....	61

3.4.3 Levantamento Planialtimétrico .....	63
3.4.4 Estudo de ventilação.....	65
3.4.5 Estudo de insolação.....	65
3.5 Levantamento Fotográfico.....	67
3.6 Condicionantes Legais.....	68
3.6.1 Código de Proteção Contra Incêndio .....	70
3.7 Memorial Justificativo .....	71
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	81
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	83

## INTRODUÇÃO

O mercado de cruzeiros no Brasil é ainda considerado como recente em relação a outros países, em contrapartida é visível o quanto essa atividade vem crescendo a cada temporada (entre outubro a março). No entanto, para que essa atividade continue em crescimento e trazendo benefícios econômicos é preciso que haja uma infraestrutura adequada para recebê-los.

Na globalização mundial o setor de turismo, em especial, é cotado como um dos principais produtos de exportação na balança comercial brasileira. O dinamismo econômico reporta ao turismo os desafios que se apresentam como a geração de novos postos de trabalho, ampliação das divisas, redução das desigualdades regionais, a distribuição da renda, a valorização e conservação do imenso patrimônio cultural e natural.

Por outro lado, essa nova dinâmica também despertou mudanças no comportamento do turista e, com isso, surgem novas motivações para viajar, variadas expectativas que precisam ser atendidas. Tais expectativas decorrem por meio da oferta de roteiros turísticos de qualidade a operacionalidade das instalações para passageiros.

Especificamente, o turismo náutico internacional tem contribuído para o Produto Interno Bruto – PIB do Brasil, uma vez que o território brasileiro dispõe de sete mil quilômetros de costa e de bacias hidrográficas com extensões propícias para o transporte fluvial, mesmo frente ao cenário nacional, onde algumas regiões brasileiras pouco investiram em políticas públicas voltadas para o turismo local e principalmente no que tange a infraestrutura de acesso pela qual se tem o primeiro contato desses turistas.

A Amazônia está incluída nos roteiros de cruzeiros marítimos internacionais, com parada obrigatória na costa do Amapá, mais precisamente na cidade de Santana, para realizar o processo de fiscalização da alfândega, Polícia Federal, entre outros serviços. No entanto, o turista se depara com a ausência de infraestrutura portuária adequada que contemple uma logística de transbordo segura e uma mobilidade reduzida até os pontos turísticos de Macapá.

O cenário que até então apresentava descaso na implantação de infraestrutura portuária turística sofreu intervenções normativas por parte do

Governo Federal nos últimos anos. Recentemente, normas regulatórias foram promulgadas por meio da Resolução nº 3.290 de 13 de fevereiro de 2014 pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ, onde normatiza a autorização para a construção, exploração e ampliação de instalação portuária de turismo. Esta iniciativa representa um marco para o melhor planejamento e gestão a partir de critérios pré-estabelecidos, assim regula o setor do turismo pelo principal instrumento, a Instalação Portuária de Turismo - IPTur.

A implementação do turismo exige um enfoque sistêmico, no qual um sistema turístico abarca vários subconjuntos, a saber: os transportes; o alojamento; os serviços de alimentação; os centros de lazer e diversão; os estabelecimentos comerciais; e os serviços complementares – agências de viagens, guias turísticos, empresas de aluguel de veículos etc. (ACERENZA, 2002).

Partindo dos pressupostos regulatório e sistêmico que se fará uma pertinente abordagem do turismo versus a infraestrutura portuária na cidade de Macapá, de forma que haja a integração de um espaço harmônico com as necessidades turísticas.

A ausência de políticas públicas voltadas para infraestruturas portuárias na Região Amazônica reflete negativamente sobre as dinâmicas locais e na relação porto e turista, dificultando o desenvolvimento territorial nos aspectos socioeconômicos e culturais. Dentro deste contexto cabem as seguintes perguntas:

A cidade de Macapá tem uma infraestrutura adequada para o turismo náutico? Como conceber uma instalação portuária turística de apoio integrada aos aspectos socioeconômicos e sustentáveis?

O escopo deste trabalho é norteado a partir do conhecimento das necessidades do setor de Turismo Náutico para a cidade de Macapá-AP, e conseqüentemente uma proposta de infraestrutura portuária turística pautada no perfil do turista integrada aos espaços.

A concepção de uma instalação portuária de turismo na cidade de Macapá será adequada para o atendimento da demanda turística e favorável ao acesso dos pontos turísticos?

O objetivo principal é desenvolver um projeto arquitetônico de Instalação Portuária de Turismo – IPTur de Apoio, ou seja um Complexo Portuário de Turismo – CPTur de Apoio, sob o enfoque turístico para o atendimento de navios transatlânticos. Seguido da identificação do potencial turístico e da viabilidade

ambiental, fazendo o levantamento da demanda turística, definido a localização do CPTur de Apoio bem como estabelecer uma integração turística.

O Ministério do Turismo - MTur no relatório intitulado “Estudos da Competitividade do Turismo Brasileiro” de 2007, reconhece as tendências de consumo como oportunidades de valorizar a diversidade e as particularidades do Brasil. Assim como entende que para segmentar o turismo de forma efetiva, será necessário conhecer profundamente as características do destino: a oferta (atrativos, infraestrutura, serviços e produtos turísticos) e a demanda (as especificidades dos grupos de turistas que já o visitam ou que virão a visitá-lo).

Segundo Silva (2006) a alta qualidade dos serviços portuários – é uma exigência cada vez maior, pois a agilidade alfandegária e a prestação de serviços típicos aos turistas – formalidades rápidas – são essenciais para que se comporte a chegada dos mesmos, citando-se também como fatores logísticos e operacionais berços seguros e aparelhados; instalações para passageiros; provisões; serviços de reparos náuticos; segurança.

Para investir no turismo, ao passo de melhorar o atendimento dos turistas advindos de transatlânticos nacionais e internacionais, o Governo Federal através da Lei 12.812/2013, criou a nomenclatura de instalação explorada mediante arrendamento ou autorização. Não obstante Booz & Company (2012) afirma a existência de instalações portuárias dessa natureza, até 2012, não haviam sido adaptadas à referida Resolução. Conforme SEP/PR (2013) e ANTAQ (2014b), a primeira IPTur adequada às normativas pertinentes, localizada em Santa Catarina, foi autorizada em meados de 2013 e teve o Termo de Liberação de Operação concedido em fevereiro de 2014.

O reconhecimento de áreas degradadas e subutilizadas em centros urbanos para a implantação de infraestrutura portuária requer cuidadoso estudo relacionado ao patrimônio sócio cultural e econômico, como forma de prover um bem público utilitário e eficiente. Segundo Costa (2015) a promoção de uma cidade e intensificação de sua economia se dá na priorização das atividades turísticas e de entretenimento, como maneira eficiente de atrair recursos para a região. A autora ainda reforça que “a turistificação, termo que designa a apropriação dos espaços pelo turismo, passa a ser uma importante ferramenta para a melhoria e desenvolvimento de áreas deterioradas, estando inserida nos projetos de intervenções urbanas de cidades com forte potencial turístico”.



A metodologia tem como base conceitual para direcionar e referendar o estudo, os seguintes focos: o Turismo e a Infraestrutura Portuária Turística. No procedimento geral deste trabalho foi escolhida a pesquisa exploratória em função dos poucos conhecimentos sobre o tema, embora a revisão bibliográfica tenha revelado poucas obras e artigos nacionais e alguns documentos internacionais relacionados ao assunto, sendo desenvolvida nas seguintes etapas:

a) Pesquisa:

Levantamento e análise dos dados referente ao tema, ao sítio, os elementos que conterão o programa de necessidades, o grau de desenvolvimento pretendido e os condicionantes legais a serem seguidos durante o projeto. Bem como, conhecimento dos problemas locais e lançamento de soluções arquitetônicas;

b) Proposta de diretrizes e plano geral para área:

Será apresentado o anteprojeto, expondo uma solução geral para a edificação com base nas análises feitas durante a pesquisa e consulta a profissionais ligados ao tema, no levantamento e visita ao terreno. Serão exibidas propostas volumétricas, estruturais e técnicas construtivas a serem utilizadas com um partido coerente e funcional, que atenda aos itens descritos acima e também apresente valor formal e respeite o meio ambiente.

Para o desenvolvimento deste projeto foram usados como instrumentos de trabalho:

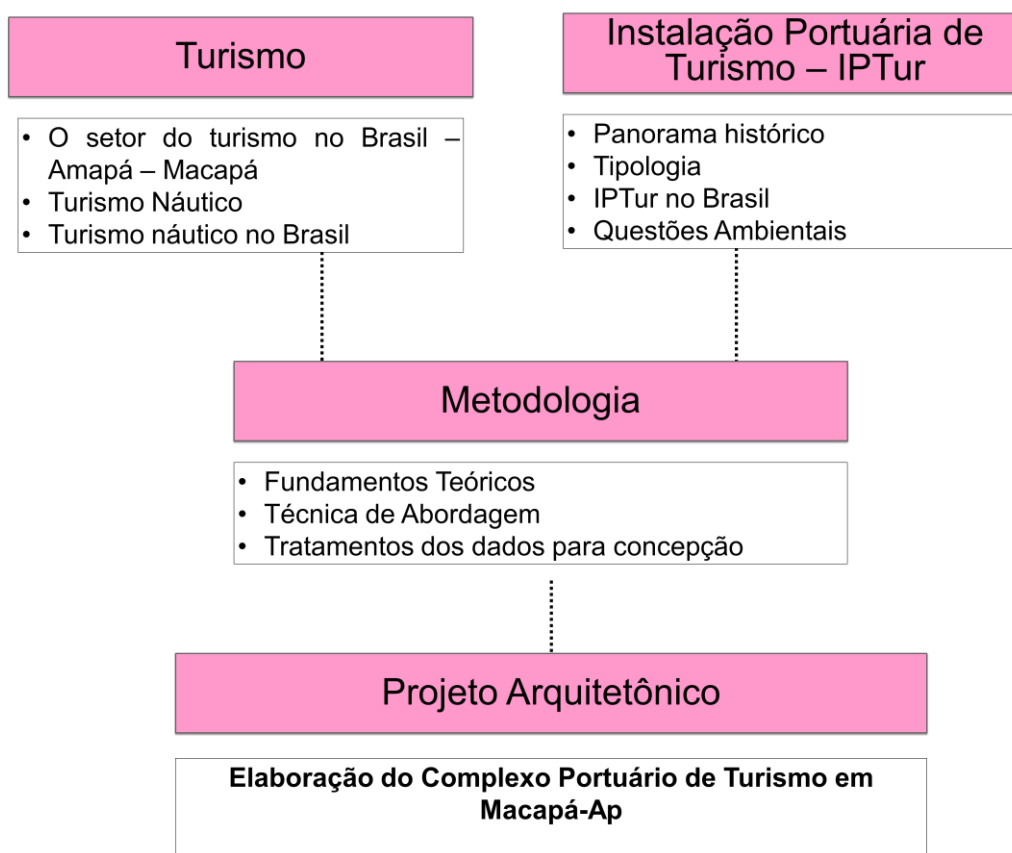
- Pesquisas bibliográficas;
- Visitas ao terreno e ao entorno do sítio;
- Coleta de dados e estudos topográficos;
- Entrevistas com os agentes envolvidos no processo;
- Análise das normas técnicas da ANTAQ, para implantação do projeto.

Assim o estudo pode ser dito como descritivo, pois utilizará características de pesquisa de opinião, por meio de entrevistas descentralizadas com pesquisadores da área em estudo. Juntamente a esta parte inicial, se adotará a pesquisa utilizando métodos de coletas de dados por meio de levantamento e entrevista com práticos e especialistas na área portuária e turística, para assim conhecer, registrar e descrever a atual condição da infraestrutura portuária de turismo no Estado.

Para alcançar os objetivos serão realizados estudos e análises

esquemáticos na Figura 1.

Figura 1- Diagrama Metodológico



Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

O trabalho divide-se em:

- Turismo;
- Complexo Portuário de Turismo;
- Projeto Arquitetônico;
- Considerações Finais.

O objetivo do CAPÍTULO 1 - Turismo é apresentar o referencial teórico acerca do Turismo como o mesmo é planejado e organizado, mostrando números que comprovam isso e fazendo um paralelo com outras realidades. Não se pretende fazer uma análise detalhada do turismo por não ser o objetivo do trabalho. Divide-se em três seções. A seção 1 apresenta a revisão conceitual sobre turismo. A seção 1.2 aborda o tema do movimento do turismo no mundo A seção 1.2.1 mostra como o se desenvolve o setor no do turismo no Brasil, Amapá e em Macapá. E, por último a seção 1.3 aponta o turismo de náutico e suas características.

No CAPÍTULO 2 – Instalação Portuária de Turismo – IPTur realiza uma revisão bibliográfica sobre IPTur, sua evolução ao longo da história bem como a infraestrutura portuária turística existente no Brasil. Divide-se em três seções. A seção 2.1 traz um breve histórico sobre a infraestrutura portuária de turismo. A seção 2.2 aborda a tipologia portuária de turismo. A seção 2.3 mostra o IPTur existente no Brasil. A seção 2.4 analisa as instalações portuárias que funcionam como IPTur no Brasil e a seção 2.5 a apresenta as questões ambientais.

Por sua vez o CAPÍTULO 3 – Trata do Complexo Portuário de Turismo de Apoio em Macapá-AP vem abordando a proposta de concepção arquitetônica para IPTur de Apoio em Macapá-AP. Divide-se em sete seções. A seção 3.1 traz uma definição do programa do sitio. A seção 3.2 aborda aspectos relativos ao desenvolvimento do projeto A seção 3.3 mostra o programa de necessidade. A seção 3.4 apresenta aspectos relativos a potencialidade do terreno. A seção 3.5 traz o levantamento fotográfico do local. E a seção 3.6 abrange o código de proteção contra incêndio.

Para a elaboração da proposta buscou-se soluções arquitetônicas adequadas para o projeto do IPTur de Apoio, apresentando aspectos relevantes à inserção da edificação no terreno e suas relações visuais com o entorno, promovendo um equilíbrio da edificação com a paisagem natural.

As ferramentas de expressão gráfica a serem utilizadas foram escolhidas de modo que possibilitasse um melhor entendimento do trabalho. Para a apresentação, serão utilizados os seguintes itens:

- Diagramas Conceituais (implantação, fluxos, zoneamento, estrutura);
- Planta de Situação;
- Plantas de localização;
- Planta da área de influência;
- Planta geral da área de intervenção;
- Planta baixa do pavimento;
- Plantas de cobertura;
- Cortes Transversais e Longitudinais;
- Elevações;
- Ampliações de plantas ou cortes de itens relevantes quando necessários;
- Perspectivas e Maquete.

# 1. TURISMO

## 1.1 Conceitos e Definições

O setor do turismo é hoje uma das atividades econômicas mais importantes do mundo em termos de movimentação financeira. A sua importância é inegável e o seu crescimento é eminente. As pessoas em todo o mundo estão cada vez mais preocupadas em ter momentos de lazer, descanso, diversão e etc.; elas estão ávidas por conhecer lugares novos, viver aventuras diferentes ou mesmo apenas sair da rotina dessa forma acabam corroboram para o turismo.

Para melhor compreendermos este setor citaremos um dos conceitos mais aceitos, o da Organização Mundial do Turismo – OMT, que abrange o turismo como:

Tourism is a social, cultural and economic phenomenon, which entails the movement of people to countries or places outside their usual environment for personal or business/professional purposes. These people are called visitors (which may be either tourists or excursionists; residents or non-residents) and tourism has to do with their activities, some of which involve tourism expenditure.

Turismo é um fenômeno social, cultural e econômico que implica no movimento de pessoas para países ou lugares fora do seu ambiente habitual para fins pessoais ou de negócios/profissionais. Estas pessoas são chamadas de visitantes (que podem ser turistas ou excursionistas; residentes ou não-residentes) e do turismo existe com suas atividades, algumas das quais envolvem despesas com o turismo. (Tradução nossa)

Além disso, Beni (2006, p. 36) define turismo sendo: “A soma dos fenômenos e das relações resultantes da viagem e da permanência não-residentes, na medida em que não leva a residência permanente e não está relacionada a nenhuma atividade remuneratória.”

Desta forma, o turismo é um fenômeno que se refere ao movimento de pessoas dentro de seu próprio país ou cruzando as fronteiras nacionais. Este movimento requer: deslocamento seja por via aérea, marítima/fluvial, terrestre ou todas as vias, buscando interações, relacionamentos individuais ou em grupos, compreensão humana, sentimentos, percepções, motivações, pressões, satisfação, noção de prazer, entre outros.

Whab (1991) afirma que para que esse fenômeno exista são necessários três elementos básicos: o homem (elemento humano como autor do ato de turismo), o

espaço (elemento físico, coberto pelo próprio ato) e o tempo (elemento temporal que é consumido pela própria viagem e pela estada no local de destino). Estes são os elementos que representam as condições de existência do Turismo.

Além disso, faz-se necessário entender que cada produto e/ou roteiro turístico, tem base na oferta que dá origem a um segmento ou tipo de turismo específico porém esse produto não se limita as atividades relacionadas apenas por um segmento seja ele de oferta ou de demanda.

Dessa forma, o MTur procurou organizar os segmentos da oferta em seu “Marcos Conceituais”, esse documento não compreende todo o universo constituído pelo turismo, pois novas denominações surgem a cada momento devido a dinâmica do setor e a busca de novas experiências combinadas com inovações tecnológicas e à criatividade dos operadores de mercado.

Esse documento elenca e define os segmentos com:

- a) Turismo Social: é a forma de conduzir e praticar a atividade turística promovendo a igualdade de oportunidades, a equidade, a solidariedade e o exercício da cidadania na perspectiva da inclusão;
- b) Ecoturismo é um segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações;
- c) Turismo Cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura;
- d) Turismo de Estudos e Intercâmbio constitui-se da movimentação turística gerada por atividades e programas de aprendizagem e vivências para fins de qualificação, ampliação de conhecimento e de desenvolvimento pessoal e profissional;
- e) Turismo de Esportes compreende as atividades turísticas decorrentes da prática, envolvimento ou observação de modalidades esportivas;
- f) Turismo de Pesca compreende as atividades turísticas decorrentes da prática da pesca amadora;
- g) Turismo Náutico caracteriza-se pela utilização de embarcações náuticas como finalidade da movimentação turística;

- h) Turismo de Aventura compreende os movimentos turísticos decorrentes da prática de atividades de aventura de caráter recreativo e não competitivo;
- i) Turismo de Sol e Praia constitui-se das atividades turísticas relacionadas à recreação, entretenimento ou descanso em praias, em função da presença conjunta de água, sol e calor;
- j) Turismo de Negócios e Eventos compreende o conjunto de atividades turísticas decorrentes dos encontros de interesse profissional, associativo, institucional, de caráter comercial, promocional, técnico, científico e social;
- k) Turismo Rural é o conjunto de atividades turísticas desenvolvidas no meio rural, comprometido com a produção agropecuária, agregando valor a produtos e serviços, resgatando e promovendo o patrimônio cultural e natural da comunidade;
- l) Turismo de Saúde constitui-se das atividades turísticas decorrentes da utilização de meios e serviços para fins médicos, terapêuticos e estéticos.

Para esse estudo iremos nos ater apenas ao segmento do Turismo Náutico que compõem o Complexo Portuário de Turismo objeto de estudo.

## 1.2 O setor do Turismo

O Turismo segundo Beni (2006, p. 39), tem características importantes que ajudam a:

1. Promover a difusão de informação sobre uma determinada região ou localidade, seus valores naturais, culturais e sociais;
2. Abrir novas perspectivas sociais como resultado do desenvolvimento econômico e cultural da região;
3. Integrar socialmente, incrementar (em determinados casos) a consciência nacional;
4. Desenvolver a criatividade em vários campos;
5. Promover o sentimento de liberdade mediante a abertura ao mundo, estabelecendo ou estendendo os contatos culturais, estimulando o interesse pelas viagens turísticas.

Desta forma, o mercado de viagens e turismo é bastante dinâmico com um aumento contínuo em seu tamanho e sua importância para as pessoas. Esse crescimento, segundo a OMT, foi de 5% em 2013, cerca de 52 milhões de turistas

internacionais em relação ao ano anterior e para 2014 estima-se o aumento entre 4% e 4,5%, superando as projeções do decênio 2010-2020 de 3,8%.

As vias de acesso para que haja o deslocamento desses turistas ao Brasil apresentadas na Tabela 01, destaca como prioridade o transporte aéreo seguido do terrestre, marítimo e fluvial.

Tabela 01 - Chegadas de turistas ao Brasil, por vias de acesso, segundo países de residência permanente - 2011-2012.

Continentes de residência permanente	Chegadas de turistas									
	Total		Vias de acesso							
			Aérea		Marítima		Terrestre		Fluvial	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
<b>Brasil</b>	<b>5.433.354</b>	<b>5.676.843</b>	<b>3.808.341</b>	<b>3.986.629</b>	<b>127.853</b>	<b>90.359</b>	<b>1.442.865</b>	<b>1.540.646</b>	<b>54.295</b>	<b>59.209</b>
África	86.511	92.349	84.170	89.735	530	308	1.779	2.259	32	47
América Central e Caribe	42.879	43.154	39.895	40.420	110	81	2.790	2.584	84	69
América do Norte	729.756	716.583	697.039	683.538	8.290	6.231	19.309	23.328	5.118	3.486
América do Sul	2.628.957	2.822.519	1.244.461	1.388.416	73.661	51.866	1.267.886	1.332.994	42.949	49.243
Ásia	279.161	297.032	247.598	259.544	5.924	2.232	25.396	35.000	243	256
Europa	1.621.183	1.652.205	1.459.824	1.484.701	38.435	29.159	117.316	132.445	5.608	5.900
Oceania	44.657	52.815	35.124	40.096	895	479	8.377	12.032	261	208

Fonte: Departamento de Polícia Federal e Ministério do Turismo adaptado pela autora, 2015.

Com base nos dados da OMT, estima-se que a atividade turística no Brasil seja responsável por diversos empregos gerados direta ou indiretamente, fazendo com que o país cresça consideravelmente economicamente. Uma vez que neste escopo, “o sistema de ‘transporte turístico’ é uma estrutura que incorpora toda a experiência turística de viajar em uma forma específica de transporte”.

### 1.2.1 O setor do Turismo no Brasil

O Brasil é um país com um enorme potencial turístico, devido à diversidade cultural e principalmente pelas belezas naturais do imenso território, esse potencial ainda não é explorando em sua totalidade, no Amapá a situação não é diferente.

A estruturação dos destinos turísticos é um dos primeiros passos a serem fomentado, para isso, o MTur apoia o desenvolvimento das regiões turísticas através do planejamento, organização e gestão territorial e institucional dessas regiões.

Os investimentos na infraestrutura turística permitem a expansão da atividade o avanço dos produtos e serviços ofertados e a melhoria da qualidade do produto para o turista nas diversas regiões do país.

Diante deste cenário, o Plano Nacional de Turismo destaca as metas de 2013-2016 no setor sendo as seguintes:

- Meta 1: Aumentar para 7,9 milhões a chegada de turistas estrangeiros ao país.
- Meta 2: Aumentar para US\$ 10,8 bilhões a receita com o turismo internacional até 2016.
- Meta 3: Aumentar para 250 milhões o número de viagens domésticas realizadas até 2016.
- Meta 4: Elevar para 70 pontos o índice médio de competitividade turística nacional até 2016.
- Meta 5: Aumentar para 3,6 milhões as ocupações formais no setor de turismo até 2016.

Dentro dessas metas as perspectivas para a chegada de turistas estrangeiros ao Brasil nesse período são esperadas uma retomada no crescimento econômico dos países centrais, condição necessária para o aumento do fluxo emissor de turismo.

Segundo a Empresa Brasileira de Turismo - Embratur(2015):

Em 2014, a entrada de divisas obtida com o turismo dos visitantes internacionais somou US\$ 7,476 bilhões, segundo dados do Banco Central [...] Na comparação com os principais produtos de exportação que geram receita para o Brasil, esse valor colocaria os serviços turísticos na quarta posição, à frente da receita obtida com venda de açúcar de cana, farelo e resíduos da extração de óleo de soja, carne de frango, café cru em grãos e automóveis de passageiros. (Embratur, 2015).

Desse modo, investir no turismo é estimular o desenvolvimento econômico e sustentável, que tem como princípio preservar para gerar renda. Além de forte incentivo econômico, também contribui para a ampliação do roteiro cognitivo do povo brasileiro, diversificando referências históricas, culturais e sociais. Por outro lado, estimula também o desenvolvimento local, ao injetar bilhões na economia.



### 1.2.2 O setor do Turismo no Amapá

O Estado do Amapá é composto por 16 municípios sendo eles Macapá - capital, Santana, Mazagão, Porto Grande, Serra do Navio, Laranjal do Jarí, Calçoene, Amapá, Pracuúba, Itaubal, Cutias do Araguari, Vitória do Jarí, Ferreira Gomes, Oiapoque, Pedra Branca do Amaparí e Tartarugalzinho, situado no extremo norte do Brasil, possuindo uma ampla floresta de matas virgem.

Segundo o Diário do ABC as áreas ambientais especiais ocupam mais de 70% do Território do Estado, estão entre elas as Unidades de Conservação - UC's, Reservas Indígenas - RI's e as Áreas de Preservação Permanente - APP's, contendo nessas áreas uma rica biodiversidade proporcionando um enorme potencial para o Turismo Sustentável, Ecoturismo, Turismo Náutico, Turismo de Estudo, Turismo Religiosos, Turismo Cultural, Turismo de Aventura entre outros onde o estado é privilegiado por possuir ocorrências de espécies endêmicas da fauna e da flora como é o caso do *Topaza pella* (beija-flor brilho de fogo).

O Amapá possui no total uma área de 142.828,521km<sup>2</sup> (IBGE, 2015); é banhado pelo Amazonas e seus afluentes, bem como os rios Amaparí, Araguari, Oiapoque, Pedreira, Gurijuba, Vila Nova e Jarí; os mesmos foram e continuam sendo bastante utilizados tanto para a navegação, como para o comércio (principalmente pelos ribeirinhos) quanto por demais visitantes que aqui passam e/ou chegam.

Além destas prerrogativas, o Estado do Amapá possui uma população estimada em 766.679 de habitantes, IBGE (2015), que se divide tanto nas comunidades urbanas como nas comunidades rurais, com renda razoavelmente apropriada para se viver.

A distinta cultura deixada pelos negros que aqui habitaram, desenvolve e diferencia a cultura, dando como exemplo a questão do Marabaixo (mar abaixo), os ritmos afros são predominantes na música e na dança, os negros preservam o Marabaixo, dança que se assemelha ao arrastar dos pés presos pelas correntes da escravidão. Essas situações significam dizer que a riqueza local consiste em todos os aspectos considerando a importância do Estado para a perspectiva turística.

Cabe ressaltar que existem também alguns municípios onde ocorreram importantes acontecimentos durante a chegada e a convivência dos nossos

antepassados, isso faz com que haja a contribuição e o fortalecimento do crescimento local. Por esses e outros motivos o Estado torna-se propício à economia através do turismo.

#### 1.2.2.1 O Turismo em Macapá

O Amapá possui exclusivos e importantes atrativos turísticos como: Fortaleza de São José de Macapá - umas das 7 maravilhas do Brasil, Cachoeira de Santo Antônio – Laranjal do Jari, Marco Zero do Equador, Museu Sacaca, ilha de Santana, o fenômeno da Pororoca, o Círculo Megalítico Pré-Colombiano em Calçoene, a gastronomia, a pesca, a observação de pássaros, etc., dentre os quais devem ser trabalhados de maneira satisfatória, dados da Secretaria de Turismo do Amapá – SETUR AP (2015)

A cidade de Macapá, capital do Estado do Amapá, é cortada pela linha imaginária do Equador, especificidade única na Região Norte, responsável por uma das atrações turísticas no local. Foi elevado à condição de capital do Estado em 1944 e possui uma área de 6.407 km<sup>2</sup>. Apresenta população total de 437.256 habitantes, IBGE (2015), concentrados predominantemente na área urbana.

Banhado pelo rio Amazonas, tem a Fortaleza de São José de Macapá, cuja mesma é considerada a maior fortificação construída pelos portugueses no Brasil e devido a essa importância histórica sua arquitetura foi categorizada ao patrimônio nacional em 1950.

Além de ter uma gastronomia peculiar tem o açaí como um dos pratos mais saboreado seguido pelo camarão no bafo. A cultura trás fortes traço dos negros africanos, representado pelo marabaixo, que faz parte dos atrativos culturais, históricos e naturais.

Dados do site Amapá Digital indicam que no setor primário da economia, a cidade de Macapá destaca-se na criação de gado bovino, bubalino, avicultura, cultivo de açaí, pesca artesanal (dourada, piramutaba, pescada, tamuatá, traíra, jiju, pratinha, acará, matupiri, jandiá, sarapó, anunjá, oeua, tucunaré, etc), pesca de camarão e recentemente o cultivo da soja. Seguido pelo setor secundário que possui fábricas de tijolos, industrialização de sucos, palmitos de açaí e diversas movelarias.

Dando destaque para o setor terciário, apesar de não ser o mais empregador é o setor responsável pelo dinheiro que circula no Estado devido ao funcionalismo

público. A industrialização vem se desenvolvendo, embora de forma lenta e há muitas oportunidades de emprego no setor turístico, uma vez que há uma diversidade de estabelecimentos de serviços.

Santos (2010) afirma que o meio de transporte que mais favorece o deslocamento de passageiros vem sendo o avião, com o tempo de 40 minutos de voo de Macapá a Belém – PA. O transporte hidroviário é peculiar na região, ainda que exista gargalos na fiscalização e controle, apresenta um fluxo de passageiros considerável nos destinos Belém, Afuá, Chaves, Breves, todos pertencentes ao estado do Pará, motivados pelo emprego, educação, lazer, saúde. A malha hidroviária que abarca este modal de transportes é itinerário para os cruzeiros/transatlânticos.

Na alta temporada de cruzeiros - entre outubro e março - alguns turistas visitam a cidade, Macapá, a via rodoviária de acesso é a BR-156 que por enquanto liga o Amapá ao Pará porém não possui outras rodovias que possam ligá-la a outros estados brasileiros e/ou países vizinhos. Por via aérea o embarque e desembarque são feitos pelo Aeroporto Internacional de Macapá, o qual possui um projeto de reforma e ampliação de suas instalações.

Por se tratar da capital amapaense e está em processo de urbanização sendo uma das “portas” de entrada ao Estado, possibilita a instalação de IPTur com foco no embarque e desembarque de turistas em viagem de cruzeiros.

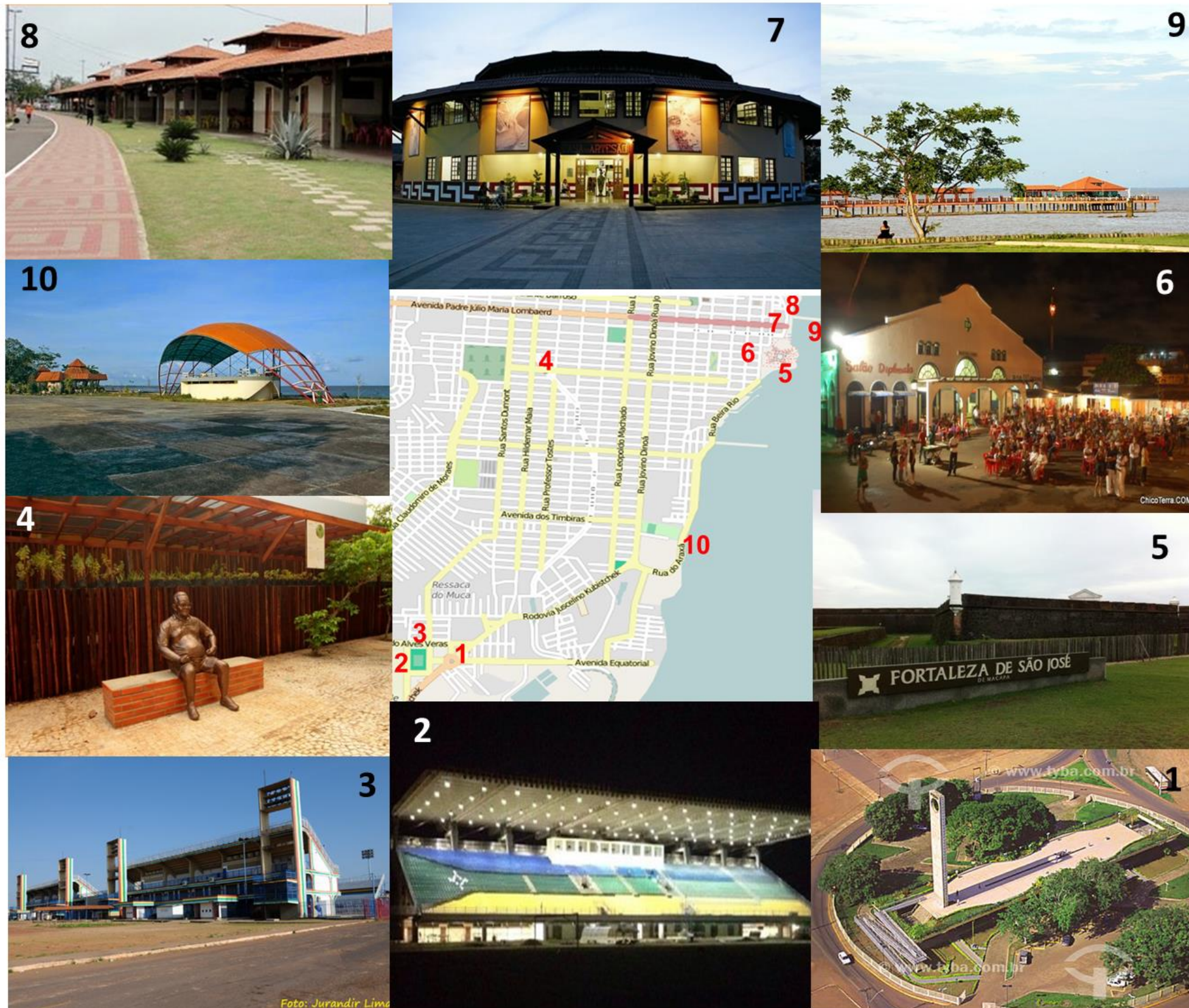
Macapá encontra-se inserida no turismo nacional pelo Roteiro Experiências e Vivências Amazônicas no Meio do Mundo com duração de 6 dias e dentro do Mapa de Turismo Brasileiro, encontra-se no Polo Meio do Mundo com os principais atrativos representados no Quadro 01.

Quadro 01 - Atrativos Naturais e Culturais de Macapá.

<b>Atrativos Naturais</b>	<b>Atrativos Culturais</b>
A. Lagoa dos Índios	1. Monumento Marco Zero do Equador
B. Igarapé da Fortaleza	2. Estádio Zerão
C. Reserva Biológica da Fazendinha	3. Escola Sambódromo de Arte Popular
D. APA do Rio Curiaú	4. Museu a céu aberto Sacaca
E. Arquipélago do Bailique	5. Fortaleza de São José de Macapá
F. Balneário Portal do Sol	6. Mercado Central
G. e outros	7. Casa do Artesão
	8. Praça Beira Rio
	9. Trapiche Eliézer Levy
	10. Complexo Recreacional Araxá entre outros.

Fonte: Desenvolvido pela autora, 2015.

Mapa 01 – Atrativos Culturais de Macapá



LEGENDA

1. Monumento Marco Zero do Equador;
2. Estádio Zerão;
3. Escola Sambódromo de Arte Popular;
4. Museu a céu aberto Sacaca;
5. Fortaleza de São José de Macapá;
6. Mercado Central;
7. Casa do Artesão ;
8. Praça Beira Rio;
9. Trapiche Eliézer Levy;
10. Complexo Recreacional Araxá.

Fonte: Google Maps adaptado pela autora, 2015.

Analisando o livro de visitas do Monumento Marco Zero do Equador, o perfil dos turistas que viajam à Macapá é constituído de todos os tipos de visitantes. Pode-se mencionar que uma grande parcela está representada por agentes comerciais e executivos em busca de negócios entre diferentes empresas.

Há também pessoas de outros municípios que procuram a capital para tramitação, atualização e gestão ante os diversos órgãos públicos, além dos aspectos familiares e recreativos requeridos pelas populações de áreas menos favorecidas compreendida pelas modernidades de: eventos, compras, entretenimento, cursos, etc.

Por fim, há os visitantes estrangeiros, principalmente os da Guiana Francesa, França, Canadá, e alguns norte-americanos esse perfil pode ser observado no livro de visita do Monumento Marco Zero do Equador.

### **1.3 Turismo Náutico**

A evolução dos meios de transporte marítimo destacou-se como um dos mais importantes componentes para a obtenção de sucesso dos cruzeiros. Para Stephen J. Page (2001), o transporte é reconhecido como um dos fatores mais significativos para o desenvolvimento internacional do turismo.

De sorte que:

Uma região, por mais atrativo que tenha, não poderá nunca se desenvolver como zona turística se carecer de infraestrutura ou foi inacessível para os meios de transporte. Pela capacidade de orientar os viajantes, o traçado das linhas férreas ou das rodovias, bem como estabelecimento ou a negação de rotas aéreas ou marítimas influem diretamente no aumento ou na queda da popularidade de um destino turístico. Assim, a atividade turística se firmou sempre em áreas providas de alguma rede de transporte ou com possibilidade para iniciá-la. (ROCA, 2001, p 103).

Entretanto os navios de cruzeiros na época faziam dentre outras atividades, a rota ligando os continentes. Com o surgimento das grandes navegações, revolucionada pela incorporação da máquina a vapor proporcionando maior velocidade nos deslocamentos. Essas viagens tornaram-se constante, porém eram quase que exclusiva às classes sociais de elevado poder aquisitivo.

Segundo o colunista Giraud (2010):

Os cruzeiros marítimos são mais antigos do que se imagina. O primeiro registro data de 1867, quando foi realizado um cruzeiro pelo Mediterrâneo a bordo do vapor Ceylon, da armadora britânica P&O. Aquela histórica viagem iniciou a aventura do turismo marítimo, que é hoje uma grande indústria – e das que mais crescem no mundo. [...] Naqueles românticos tempos, as viagens marítimas eram mais conhecidas como excursões.

O turismo náutico movimentava muitos passageiros e é uma parte importante do seguimento. Antes de tornar-se uma viagem de lazer, a atividade dos navios era destinada a outros fins. Nesse processo a prática de cruzeiros cresceu gradualmente a partir da tradição das viagens em transatlânticos, onde as linhas de cruzeiros ofereciam uma opção luxuosa para viagens, como jantar de gala - noite do comandante, camarotes suntuosos, shows incríveis, cassino, piscinas, bares e restaurantes.

A peculiaridade desse segmento considera muitas vezes a sua clientela que pode optar pelo meio de transportes hidroviários não por causa estrita do destino da viagem e sim, pelo desfrute da viagem acoplada às paradas nela previstas com atividades que são desenvolvidas em embarcações sob ou sobre as águas paradas ou com correntes, fluviais, lacustres, marítimas, oceânicas etc. E dependendo do local, o turismo náutico pode ser caracterizado como turismo fluvial, turismo em represas, turismo lacustre e turismo marítimo.

As atividades realizadas podem ser de cruzeiros (longo curso ou cabotagem), passeios, excursões entre outras que utilizem embarcações náuticas com finalidade turística. Inúmeros podem ser os tipos de embarcação, como balsas, iates, traineiras, escunas, barças, jangadas, motos aquáticas, botes, lanchas, veleiros, navios, entre outros.

### 1.3.1 Turismo náutico no Brasil

O Brasil é um dos destinos com mais vocação para o turismo náutico, no mundo, pois possui um litoral com mais de 7.000 quilômetros de extensão e mais de 9.000 quilômetros de margens de reservatórios de água doce, como hidroelétricas, lagos e lagoas, além de uma das maiores redes fluviais do mundo, composta por 12 bacias hidrográficas.

Com a diversidade de possibilidades facilita a prática desse segmento que se diferencia dos demais por ter em seu principal elemento caracterizador a

embarcação no qual se constitui no próprio atrativo do deslocamento, ao mesmo tempo em que é utilizada como meio de transporte turístico. Em geral após a chegada dos cruzeiros os visitantes recebem diversas informações sobre os atrativos turísticos do local onde aportam, bem como a sua infraestrutura e as opções de lazer e de compras.

Comparado com o transporte aéreo o volume de passageiros utilizando os navios de cruzeiros no Brasil ainda é muito pequeno. Sem levar em consideração que os grandes transatlânticos só aportam nas águas brasileiras entre final de outubro e março. Se analisarmos a infraestrutura portuária brasileira de turismo – sem considerar navios nem portos com estrutura para embarque e desembarque de cargas – nos limitaremos ao universo de apenas 5 principais portos o do Rio de Janeiro, seguido de Santos, Recife, Salvador e Natal.

O porto do Rio de Janeiro é conhecido como Píer Mauá. Fica localizado na região central da cidade. Eleito seis vezes consecutivas pelo *World Travel Awards* o melhor porto de cruzeiro da América do Sul. Mais de três milhões de turistas já passaram pelo Terminal Internacional de Cruzeiros do Píer Mauá, no Rio de Janeiro. O Píer Mauá tem investindo de forma consistente em obras de infraestrutura e em melhorias que transformaram totalmente o visual da zona portuária, principalmente para a Copa do Mundo de 2014.

O Porto Giusfredo Santini conhecido como Porto de Santos é mais moderno e bem estruturado do país, um modelo para outros portos da costa brasileira que recebem cruzeiros marítimos e tem capacidade para atender até a 60.000 passageiros por dia. Foi inaugurado em novembro de 1998 e operado pelo Concais S/A, o local conta com Posto de Informações Turísticas da Secretaria de Turismo de Santos (SETUR).

O terminal de turismo possui 1.320 metros o que dá uma capacidade de atracagem de até seis navios transatlânticos concomitantemente e ocupa 37.500 m<sup>2</sup> de área e as suas instalações compreendem seis salões para embarque e desembarque, salão de espera com mezanino e salão exclusivo para embarque de bagagens, totalizando 19,5 mil m<sup>2</sup> de área operacional.

No Nordeste, o Porto de Recife começou a operar em 12 de setembro de 1918 considerado o melhor da região além de possuir maior agilidade para embarque e desembarque de passageiros do país.

Em Salvador, o porto localizado na Baía de Todos os Santos, entre a Ponta do Monte Serrat, ao norte, e a Ponta de Santo Antônio, ao sul, a cerca de 4 milhas da barra, foi inaugurado em 13 de maio de 1913, tem como principal característica ser um porto com perfil exportador de produtos e se destaca na movimentação de contêineres, cargas gerais, trigo, celulose e também na recepção de cruzeiros marítimos. O Porto da capital baiana é gerido pela Companhia das Docas do Estado da Bahia. O porto possui 2.092m de cais acostáveis, 09 armazéns de carga, capacidade de 10 navios atracados simultaneamente.

Em seguida, o Porto de Natal criado em 21 de outubro de 1932 estando localizado atualmente no Rio Potenji tem hoje um grande destaque na exportação de frutas e também tem a capacidade de receber grandes navios transatlânticos. Os cruzeiros que passam por este porto em geral fazem a rota de/para Fernando de Noronha. O cais possui 53.000 m<sup>2</sup> de área, 540 metros de extensão e 4 armazéns.

Apesar do Cruzeiro está em constante expansão, ainda há muito que se fazer para que o Brasil se torne importante como rota de cruzeiros. Além disso, a estrutura portuária brasileira dificulta a expansão desse segmento no Brasil. Os portos brasileiros são bastante precários, não oferecem infraestrutura adequada para os passageiros, sobretudo aos estrangeiros, os quais são mais exigentes. Devido a isso, muitas empresas não incluem o Brasil nas rotas marítimas e quando incluem só ficam atracados por pouco tempo.

Os passageiros que navegam pelo Brasil e desembarcam nos precários portos brasileiros, sem infraestrutura, provavelmente, não repetirão a experiência, e ainda carregarão consigo uma imagem negativa do país. O problema se tornará ainda mais grave se em algum momento da viagem, o turista for mal atendido.

O empenho na realização deste projeto pode proporcionar um conhecimento e desenvolvimento sobre a importância de uma boa infraestrutura para receber os turistas, independente do segmento.



## 2. INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE TURISMO – IPTur

### 2.1 Panorama histórico

Inicialmente devemos considerar que águas são bens integrantes do patrimônio público e, assim, o porto é bem público, quer se ache situado em águas correntes ou dormentes. Trata-se de um bem público afeto a uma finalidade específica, qual seja, a exploração para a prestação de serviços públicos portuários, logo, são bens públicos de uso especial, segundo a Constituição Federal de 1988, art. 20, parágrafo III. Essa afetação específica, de finalidade pública, permite ao Estado que cumpra a obrigação que lhe é imposta constitucionalmente na exploração desses serviços.

A partir dessas primícias observa-se que os meios de transportes são fundamentais para o desenvolvimento do turismo, a região Amazônica se diferencia do restante do país por ter no transporte fluvial à maior integração e comunicação social, tornando favorável ao desenvolvimento da navegação que por sinal depende que as instalações portuárias estejam propícias para desenvolver essa atividade.

A origem dessas instalações, segundo Araújo (2015), data de aproximadamente 1800, logo após o descobrimento da costa brasileira, foram implantadas instalações rudimentares para diversos fins hidroviários evoluindo até os grandes complexos portuários e terminais especializados e modernos hoje existentes ao longo de toda sua costa.

Com a tentativa de organizar essa área várias leis foram promulgadas desde 1808 com a Carta Régia, que abria os portos brasileiros às nações amigas. Em 1810, foram criados os postos alfandegados, com o objetivo de taxar as mercadorias movimentadas, estratégia encontrada pela coroa de monopólio.

O regime de permissão dessas áreas foi substituído pelo regime de concessão em 1828, por D. Pedro I, esse regime antecipava as regras para incentivar a implantação de obras e o desenvolvimento dos portos brasileiros.

Já 1869, a Lei das Docas, ou seja, o Decreto nº 1.746, que concedida à iniciativa privada a exploração dos portos organizados. Mas só com a Constituição Federal de 88 foi aberta a concorrência para a privatização dos portos, sendo o porto de Santos o primeiro a ser privatizado.

Em 1903, o Decreto 4.859 cria a Caixa Especial de Portos, aperfeiçoada pelo Decreto 6.368 de 1907, que tinha como objetivo principal tornar sustentável este desenvolvimento. Substituindo a Lei 3.314 de 1886 que instituiu a taxa ouro sobre as mercadorias importadas.

Posteriormente a Lei 4.242 de 1921, veio modificar a sistemática adotada na gestão da citada Caixa, com uma maior contribuição de recursos, flexibilidade e eficiência, de forma que o objetivo a ela destinado fosse alcançado.

Em 1934, foi instituído por Getúlio Vargas, os Decreto 24.447, que observa as competências nos portos organizados dos entes intervenientes, complementado pelo Decreto 24.511, que define quais condições seriam utilizados os portos. O Decreto 24.508, publicado no mesmo dia, conceitua o trabalho portuário (capatazia, estiva, etc.), como também quais as taxas que poderiam ser cobradas aos usuários dos serviços.

Concomitantemente saí o Decreto 24.559 revogando o Decreto Imperial 1.746, definindo que todas as instalações portuárias deveriam ser objeto de concessão e abertas ao público, acabando com a figura dos terminais privativos dentro dos portos organizados, a exceção àquelas destinadas ao transporte de inflamáveis.

No início da quebra do monopólio legal estabeleceu-se a Lei 6.406, de 1944, que possibilitava a construção de “instalações portuárias rudimentares” pelos Estados e Municípios, fora das áreas dos portos organizados e concedidos.

Na década de 70 foi promulgado o Decreto-Lei 1.143, de 1970 que dispõe sobre a marinha mercante e a construção naval. Quatro anos após foi criada o Decreto nº 73.838, que dispõe sobre a estruturação e atribuições da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM).

A Constituição Federal de 1988 estabelece que:

**Art. 21** – Compete à União

(...)

XII- explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

(...)

f) Os portos marítimos, fluviais e lacustres;

(...)

**Art. 175** – Incube ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. (...)

Mas o divisor de águas deu-se com a Lei 8630/93, também conhecida como a Lei de Modernização dos Portos, que deixa claro qual a política para o setor portuário brasileiro e tinha como base um modelo em que a prestação do serviço portuário era realizada pelos portos concedidos ou explorados diretamente pela União, pelos terminais privativos que movimentavam suas próprias mercadorias e por instalações rudimentares autorizadas pela União. No mesmo ano foi criada a lei de Licitações - Lei nº 8.666- para complementar a Lei de Modernização dos Portos normatizando os contratos da Administração Pública.

Ainda na década de 90 foram criadas leis que auxiliariam esse processo de modernização portuária a Lei nº 9.074, de 1995 que estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e a Lei nº 9.277, de 1996 que autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.

O novo milênio trouxe para a instalação portuária a necessidade de reestruturar os transportes aquaviário e terrestre, bem como de criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. Tudo isso foi promulgado pela Lei nº 10.233, de 2001.

Apenas em 2002 o Decreto nº 4.391 regulamentou o caput II da Lei nº 8.630, de 1993 que dispõe sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias. Esse decreto também cria o Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, estabelece a competência para a realização dos certames licitatórios e a celebração dos contratos de arrendamento respectivos no âmbito do porto organizado.

Com a instituição do Reporto, pela Lei nº 11.033, de 2004 foi possível estimular a realização de investimentos na recuperação, modernização e ampliação dos portos brasileiros.

Em 2007 veio a Consolidação do funcionamento da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República – SEP/PR através da Lei nº 11.518. Também foi instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária pela Lei nº 11.610.

As questões acerca das políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria

Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações portuárias marítimas foi estabelecido pelo Decreto nº 6.620, de 2008.

Em 2009, a ANTAQ revolve sobre norma 1.402 outorgar a autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo. E a SEP/PR aprova o Plano Geral de Outorgas (em caráter preliminar) com a Portaria/SEP nº 257 e também estabelece as diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos para a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário – PDZ pela Portaria/SEP nº 414.

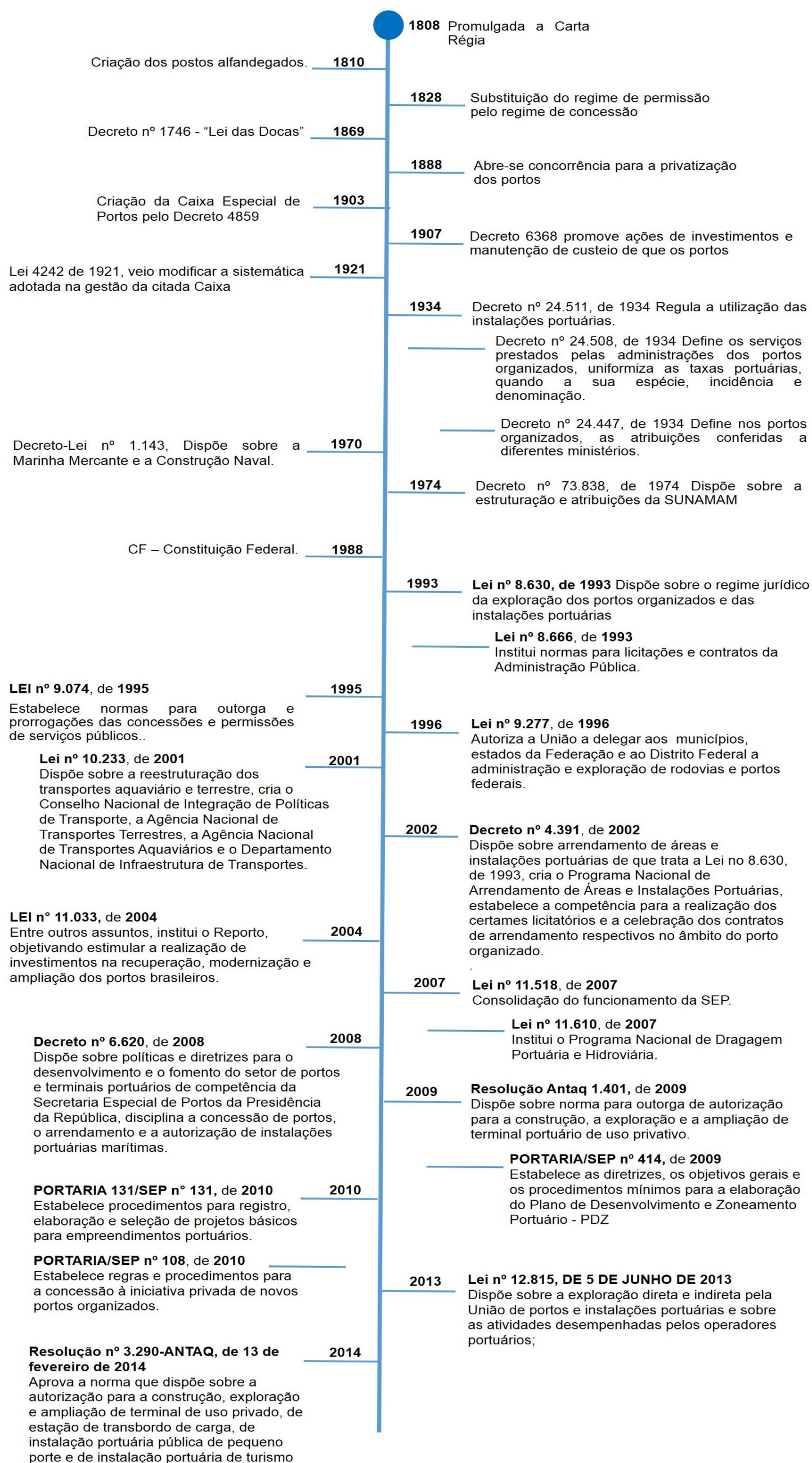
A Portaria/SEP nº 108, de 2010 Estabelece regras e procedimentos para a concessão à iniciativa privada de novos portos organizados e a Portaria 131/SEP nº 131, de 2010 Estabelece procedimentos para registro, elaboração e seleção de projetos básicos para empreendimentos portuários.

Nota-se que ao longo da história foi indispensável para o setor se adequar as novas necessidades, para isso consistiu em criar a Lei Brasileira de Modernização dos Portos – Lei nº 8.630/93 que foi a primeira medida a romper e estruturar de forma legal trazendo modernização e melhorias para as atividades portuárias brasileiras, fazendo com que os portos nacionais pudessem competir com os portos internacionais.

Não obstante, essa lei foi revogada pelo Novo Marco Regulatório - Lei 12.815/13, que inclui e legaliza a atividade do setor de turismo pelas instalações portuárias podendo ser explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo. Complementado pela Resolução nº 3.290-ANTAQ, de 13 de fevereiro de 2014, Resolução que norteia este trabalho.

Para facilitar a compreensão da evolução da navegação no Brasil foi elaborado uma Linha do Tempo destacando os principais acontecimentos do setor portuário a fim de estabelecer uma relação do progresso histórico com o objeto do trabalho. Essa evolução pode ser melhor visualizada através da Figura 02.

Figura 02 – Lina do Tempo: Evolução histórica da infraestrutura portuária de turismo no Brasil.



Fonte: Desenvolvido pela autora, 2015.

## 2.2 Tipologia

A Instalação Portuária de Turismo pode ser classificada de várias maneiras, de acordo com sua funcionalidade, seu porte e, também, de acordo com o serviço prestado segundo a Resolução 3.290/14:

- a) IPTur Plena, que realiza embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens diretamente em embarcações de turismo;
- b) IPTur de Trânsito, que realiza apenas trânsito de passageiros e tripulantes diretamente em embarcações de turismo; e
- c) IPTur de Apoio, que realiza embarque, desembarque e trânsito de passageiros e tripulantes diretamente em embarcações de transporte com destino ou origem em embarcação de turismo fundeada ao largo da instalação portuária.

Destes nos atentaremos ao IPTur de Apoio por entender que a calagem na área escolhida para implantação do projeto não é suficiente para ancorar um navio de cruzeiro.

## 2.3 IPTur no Brasil

A infraestrutura necessária para a navegação fluvial consiste na adequação dos seguintes componentes básicos: terminal (porto, trapiche ou ponto de atracação), embarcações e vias navegáveis. Esses componentes precisam de requisitos mínimos de segurança, acessibilidade, conforto, nível de serviço, etc.

Segundo a ADA (2006), a precária infraestrutura portuária regional, a dificuldade de fiscalização à navegação feita na região, a alienação do usuário no que tange à segurança, e a ganância do armador pelo lucro contribuem, isoladamente ou associadas, para que as embarcações naveguem com pequena margem de borda livre e ainda, que os passageiros sejam acomodados no mesmo compartimento ou convés onde é estivada a carga proporcionando um baixo conforto, esses fatos colocam em risco a segurança dos tripulantes, dos passageiros, da carga e da própria embarcação, ou seja, representam a possibilidade real de acidente fluvial.

Os terminais possuem várias definições de acordo com as atividades ligadas ao seu funcionamento. A sua eficiência é de fundamental importância para o desenvolvimento de cidades localizadas às margens de rios.

Vieira (2007) indica que para obter essa eficiência, um terminal hidroviário deve possuir algumas características importantes como: estar próximo aos mercados, ter acessos terrestres e marítimos adequados, ter espaço suficiente para toda movimentação, ter custos baixos e tarifas mais competitivas, boas condições laborais, não haver atrasos, possuir equipamentos modernos e operação flexível.

Para Moraes (2006) a localização dos terminais também é de extrema importância, visto que eles têm funções de servir como ponto de referência ao usuário, dando maior eficiência ao sistema de transporte, possibilitando uma maior acessibilidade ao transporte, aumentando a mobilidade dos indivíduos, além de atrair maior número de usuários para o transporte.

Contudo, apesar de toda sua potencialidade no modal aquaviário, a região apresenta precariedades na oferta de serviços adequados ao transporte fluvial de passageiros. A defasagem advém da carência de políticas de regulamentação eficiente. Outro fator de grande significação para a precariedade do setor é a questão da qualidade dos serviços oferecidos, tanto no que diz respeito à infraestrutura dos portos e terminais hidroviários como na qualificação dos funcionários, que se insere como ferramenta imprescindível na conquista e fidelização dos passageiros (Ferreira, 2011).

Acresce considerar a realidade de que, ainda hoje, muitos núcleos populacionais situados às margens de grandes rios e seus afluentes, não têm nenhuma alternativa de transporte que não o fluvial.

## **2.4 Análise de Instalações Portuárias que funcionam como IPTur**

A revista Portogente (2014) relata que o terminal de passageiros consiste em um local equipado para oferecer conforto e infraestrutura adequada aos turistas de cruzeiros de navios que embarcam, desembarcam ou estão em trânsito em um determinado porto.

Como base na resolução nº 3.290/2014 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, norma que dispõe sobre a autorização para a construção,

exploração e ampliação de terminal de uso privado, de estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte de instalação portuária de turismo, buscou-se analisar de formar identificar e priorizar os principais requisitos para operação adequada deste segmento.

Segundo os requisitos da ANTAQ o programa de necessidade, que compõem a infraestrutura dos terminais é: acessos, profundidade do canal, capacidade de passageiros, berços de atracação, salas de embarque e desembarque, estacionamento, acessibilidade, central de informações, receptivo, lojas, scanners, sinalização, certificado entre outros.

Baseado nesta infraestrutura mínima obteve-se informações das respectivas características e condições atualizadas de infraestrutura de cada terminal estudado.

Quadro 02 - Administração dos terminais.

	Santos	Rio de Janeiro	Salvador	Recife	Natal	Fortaleza
<b>Nome do Terminal</b>	Giusfredo Santini	Gamboá	Terminal Marítimo de Passageiros de Salvador	Terminal Marítimo de Passageiros de Recife	Terminal Marítimo de Natal	Terminal Marítimo de Mucuripe
<b>Adm. do Porto Organizado</b>	Companhia Docas do Estado de São Paulo CODESP	Companhia Docas do Rio de Janeiro CDRJ	Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA	Porto do Recife S.A.	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN	Companhia Docas do Ceará - CDC
<b>Adm. do Terminal</b>	CONCAIS S/A	Pier Mauá S/A	Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA	Porto do Recife S.A.	Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN	Companhia Docas do Ceará - CDC
<b>Economia</b>	Privado	Privado	Público	Privado	Mista	Mista
<b>Forma de Contrato</b>	Arrendamento	Arrendamento	Delegação	Delegação	Delegação	Delegação

Fonte: CENSI e MANSOUR, adaptado pela autora 2015.

O Quadro 02 demonstra a administração responsável por cada terminal. Nota-se que os portos de Salvador, Natal, Recife e Fortaleza são administrados pelas mesmas companhias que seus respectivos portos organizados.

A forma de contrato nos terminais de Salvador, Natal, Recife e Fortaleza é por delegação o que segundo a Lei 9.277/96 é a transferência, mediante



convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público e o arrendamento, consiste na cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado.

Quadro 03 - Infraestrutura dos terminais.

	Santos	Rio de Janeiro	Salvador	Recife	Natal	Fortaleza
<b>Acesso marítimo</b>	Baía de Santos	Costa oeste Baía Guanabara	Baía de Todos os Santos	Margens dos rios Capibaribe e Beberibe	Foz do Rio Potengi	Enseada de Mucuripe
<b>Localização</b>	Porto de Santos Armazém 25	Porto do Rio de Janeiro, Cais Gamboa	Porto de Salvador Cais comercial I e II	Porto do Recife Cais 7	Porto de Natal Armazém 03 Cais 1	Porto de Mucuripe Praia Mansa
<b>Inauguração</b>	Novembro de 1998	Julho de 1998	Junho de 2014	Julho de 2013	Julho de 2014	Junho de 2014
<b>Área total</b>	41.500 m <sup>2</sup>	13.200 m <sup>2</sup>	11.000 m <sup>2</sup>	23.400 m <sup>2</sup>	4.795 m <sup>2</sup>	29.997 m <sup>2</sup>
<b>Área Operacional</b>	21.300 m <sup>2</sup>	61.800 m <sup>2</sup>	7.680 m <sup>2</sup>	7.900m <sup>2</sup>	834,71 m <sup>2</sup>	9788 m <sup>2</sup>
<b>Calado do Cais</b>	13,2 m	10,3 m	8 a 12 m	5 a 8 m	11 m	13 m
<b>Berços de atracação exclusivo</b>	01	04	01	01	01	01
<b>Berços de atracação compartilhados com cais comercial</b>	05	04	07	03	Não requer	Não requer
<b>Capacidade de Passageiros/dia</b>	42.000	35.000	20.000	5.000	3.000	4.500

Fonte: CENSI e MANSOUR, adaptado pela autora 2015.

O Quadro 03 demonstra a infraestrutura dos terminais classificado pela SEP como portos marítimos e estão localizados dentro das áreas de seus respectivos portos organizados.

Do quais 3 entre 4 terminais foram construídos exclusivamente para a COPA de 2014, com os investimentos do PAC os quais o de Recife foi entregue com um ano de antecedência.

Quadro 04 - Infraestrutura operacional dos terminais.

	Santos	Rio de Janeiro	Salvador	Recife	Natal	Fortaleza
<b>Estrutura</b>	8 salões	2 salões	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Embarque/ Desembarque</b>	Exclusivo	Exclusivo	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Armazém para bagagens</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Estacionamento</b>	75 vagas de ônibus	Somente Parada	Somente Parada	160 vagas para carros e 13 a 20 de ônibus	Somente Parada	200 vagas para carros e 40 de ônibus
<b>Ambulatórios/ UTI Móvel</b>	Sim	Sim	Sim	SAMU/Corpo de Bombeiros	Sim	Sim
<b>Área para órgãos reguladores e de fiscalização</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Sanitário com acessibilidade</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Acesso individual de passageiros</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Não
<b>Passarela Coberta</b>	Sim	Não	Não	Não	Não	Não
<b>Rampas de Acesso</b>	Não	Não	Sim	Sim	Não	Sim
<b>Elevadores</b>	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Escadas Rolantes</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Raio-X bagagens despachadas</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Raio-X bagagens não despachadas</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Sinalização</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Acesso Intermodal</b>	Rodoviário: ônibus, taxi, vans	Rodoviário e ferroviário	Rodoviário	Rodoviário	Rodoviário	Rodoviário

Fonte: CENSI e MANSOUR, adaptado pela autora 2015.



						...Continua
<b>Climatização/ Sonorização</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Loja/Conveniência</b>	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não
<b>Bancos 24hs</b>	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não
<b>Casa de Cambio</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim
<b>Wi-fi</b>	Sim	Sim	Sim	Não	Sim	Sim

Fonte: CENSI e MANSOUR, adaptado pela autora 2015.

Em se tratando dos serviços de apoio ao turista das informações relevantes aos turistas e armadores interessados no nível de qualidade e satisfação do cliente nota-se no Quadro 06 que todos os terminais possuem centrais de informações, com profissionais treinados para recepcionar em no mínimo 2 idiomas e que os terminais de Recife e Natal possuem parcerias com suas respectivas empresas de turismo, Empetur e Emprotur, para recepcionar os passageiros através de quiosques instalados somente durante a temporada.

## 2.5 Questões Ambientais

A IPTur é objeto recente de atenção das políticas – econômicas, ambientais, sociais - brasileira. Por fazer parte das atividades portuárias apresenta papel indutor de transformações territoriais em ampla escala com origem a inúmeros conflitos ambientais. E tem como desafio conciliar as atividades com a preservação ambiental.

A modernização sofrida deu ao setor portuário a oportunidade para a inclusão da iniciativa privada, e ainda para fazer frente ao comércio internacional. O desenvolvimento de tal tarefa se faz pela criação de dispositivos legais capazes de consolidar um desenvolvimento econômico aliado a uma gestão ambiental. A agenda ambiental portuária surge como iniciativa voltada a promover planos de gestão pactuados entre os autores envolvidos.

O planejamento ambiental da atividade está entre as peças mais importantes para a preparação da atividade portuária, apontando para uma gestão ambiental apropriada. Para que isso ocorra é necessário conhecer as condicionantes ambientais que irão interagir com a atividade após sua implantação, procurando, assim, administrar essas intervenções para eliminar ou minimizar os impactos decorrentes.

### 3. ELABORAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE TURISMO DE APOIO EM MACAPÁ-AP

Conhecer a repercussão de cada uma das decisões do projeto é fundamental para que se possa optar pelas melhores alternativas, não apenas no que diz respeito aos materiais, mas também ao partido arquitetônico adotado.

Dentro desse contexto o trabalho busca relacionar as principais características arquitetônicas atribuídas ao empreendimento relacionando ao entorno com o objetivo de resgatar convívio social da localidade e dá uma melhor visibilidade, integração e mobilidade aos passageiros de cruzeiros que desembarcam em Macapá.

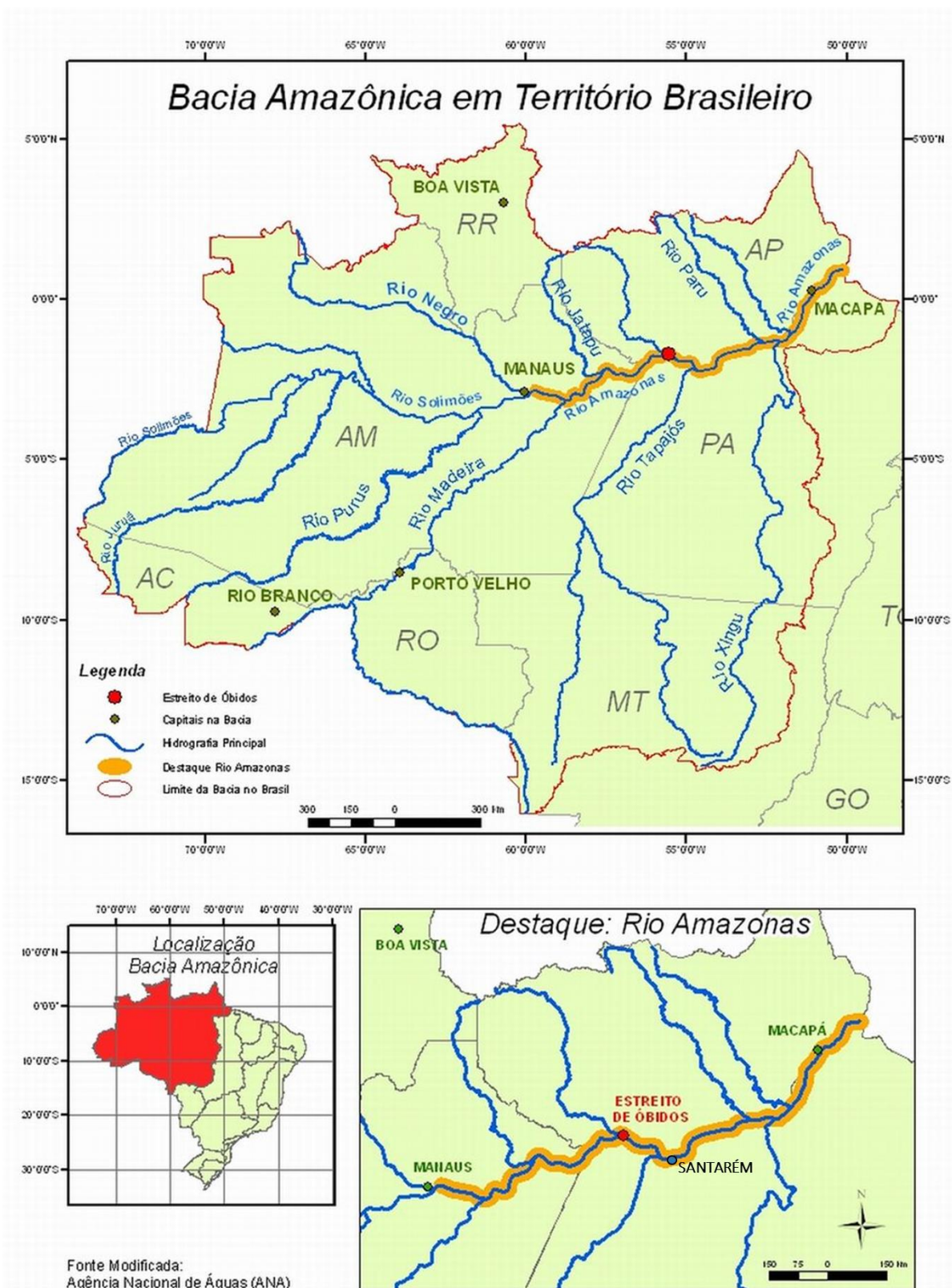
O projeto corresponde a uma Instalação Portuária de Turismo de Apoio que atenderá a população local, os visitantes e os turistas, pela qual sua infraestrutura portuária de embarque e desembarque passará a ser uma nova opção de acesso e de turismo náutico fornecido pelo rio Amazonas. Com o objetivo de incrementar a atividade turística e de lazer na cidade servindo como porta de acesso aos demais municípios do estado.

A região amazônica é conhecida mundialmente pela disponibilidade hídrica presente no conjunto de rios e lagos que formam a bacia hidrográfica do rio Amazonas. Segundo a Agência Nacional de Água - ANA (2014) a região hidrográfica da amazônica é constituída pela bacia hidrográfica do rio Amazonas (Mapa 02) situada no território nacional, pelas bacias hidrográficas dos rios existentes na Ilha de Marajó, além das bacias hidrográficas dos rios situados no Estado do Amapá que deságuam no Atlântico Norte, perfazendo um total de 3.869.953 km<sup>2</sup>.

De acordo com a ANA no ano de 2010 a população na Região Hidrográfica Amazônica era de 9.694.728 habitantes (5,1% da população do País) e a densidade demográfica de apenas 2,51 hab./km<sup>2</sup>.

Com características um pouco distintas das demais regiões do país, 6 milhões de passageiros percorrem atualmente longas distâncias, [...] Por um lado, o transporte de longa distância nesta região está diretamente relacionado à densidade da rede fluvial naturalmente disponível, e, por outro, ao limitado alcance das malhas rodoviária e ferroviária. (Ministério dos Transportes, 2013, p.25)

Mapa 02- Região hidrográfica Amazônica.



Fonte: [http://midia.pgr.mpf.gov.br/4ccr/sitegtaguas/sitegtaguas\\_4/img/temporario/Versao-41\\_amaz.jpg](http://midia.pgr.mpf.gov.br/4ccr/sitegtaguas/sitegtaguas_4/img/temporario/Versao-41_amaz.jpg), adaptado pela autora, 2016.

O Mapa 02 mostra a extensão hidrografia do Rio Amazonas com capacidade para o Turismo Náutico em transatlântico que pode ser superior a existente através de investimentos no setor, favorecendo o fortalecimento turístico na Amazônia.

No entanto, frente a este recurso hidroviário da região Amazônica, cabe ressaltar a diversidade turística existente e a má qualidade no acesso do potencial turístico, isto é, a existência de instalações portuárias inadequadas para este fim. Segundo Curcino (2014) a consolidação de pequenos trapiches, ancoradouros e terminais hidroviários ao longo das margens do rio Amazonas foi produto de diferentes fatores de caráter ocupacional, econômico e social, dentre esses, a ausência de gestão pública. A ausência de gestão somada à clandestinidade local resultou no estabelecimento de zonas portuárias desurbanizadas, onde as opções de transportes são precárias; as estruturas existentes sem condições básicas tanto de acesso às embarcações de passageiros e cargas; e a salubridade do ambiente.

Diante do exposto, para que haja avanço no acesso aos potenciais turísticos na região Amazônica, a integração do sistema aquaviário com o terrestre é condição necessária, pois acolherá a demanda do turismo na região, melhorando a qualidade do atendimento ao embarque e desembarque, e à atracação de navios, de acordo com as ações de vigilância sanitária, alfandegária e de segurança. Evidenciando assim a expansão e estruturação da infraestrutura logística e portuária aumentando a competitividade e permanência maior dos turistas que usam transatlânticos.

A cidade de Macapá é um ponto estratégico para o turismo náutico, de lazer, ecoturismo e recebe hoje turistas das regiões sudeste, nordeste e norte do país, bem como de outros países, principalmente da Guiana Francesa. Possui uma diversidade de atrativos turísticos bem como uma gastronomia diferenciada.

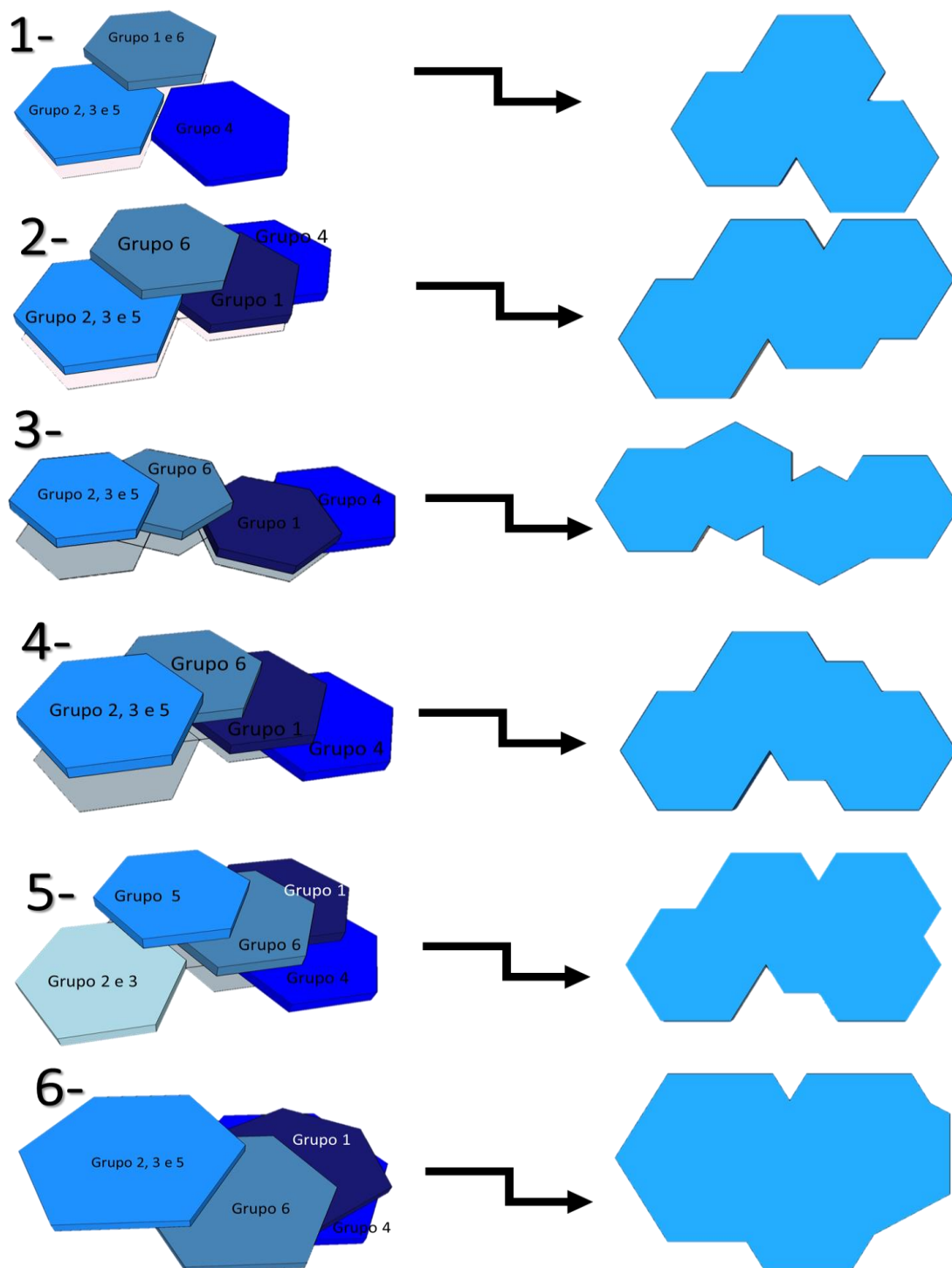
A proposta do projeto prevê a construção de um terminal com capacidade para 17 mil passageiros por ano advindo dos cruzeiros internacionais, um píer com capacidade para atracar 4 barcos taxis e um trapiche de 600 x 6 m.

### **3.1. O Programa e o sítio**

O sítio para a implantação do projeto do IPTur de Apoio encontra-se localizado no município de Macapá, capital do Estado do Amapá, entre as coordenadas geográficas 51°00'00" S e 00°00'00"W.

O terminal teve inspiração no formato da molécula de água no estado sólido, ou seja, de um heptágono. A partir da sobreposição dessa forma foi possível obter várias sugestões para atender a demanda. (Figura 03)

Figura 03- Sobreposição do heptágono



Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.



A proposta escolhida foi a de número 6 (Figura 03) por entender que a disposição e a integração entre os grupos estão melhor dispostas possibilitando uma área de 10. 987,60m<sup>2</sup> e 432,19m de perímetro.

O projeto do IPTur de Apoio tem como objetivo suprir a demanda de crescimento do Estado atendendo aos interesses comerciais, de negócios e turismo. Buscando construir um espaço flexível, confortável e atraente para os usuários, respondendo às necessidades dos passageiros e das empresas envolvidas.

O equipamento a ser projetado deve preservar e valorizar o ambiente natural, através do programa de necessidades voltado para o IPTur de Apoio pensando tanto na questão ambiental, quanto no usufruto da população e dos turistas.

A escolha do local deu-se após análises conjuntas da logística da disponibilidade de área suficiente, disponibilidade de conexão intermodal com o *hinterland*, a natureza do subsolo e riscos geotécnicos, a possibilidade de futuras expansões, bem como o acesso aos elementos turísticos da cidade, além de oferecer uma nova paisagem para a orla de Macapá.

O projeto é limitado pela Avenida Equatorial ao norte, pelo Canal das Pedrinhas ao sul, pelo rio Amazonas ao leste (Mapa 03). Um instrumento acessório a estes levantamentos. O uso do programa Google Earth® é uma ferramenta auxiliar para estudo do terreno de implantação do Complexo.

Integra-se à área do CPT de Apoio, uma porção do rio, dragada para permitir a adequada profundidade para as embarcações, circunscrita no entorno do cais e bacia interna e um dique de contenção; suficiente para instalação da infraestrutura do terminal de passageiros, píer e atracadouro.

Mapa 03- Localização do Sítio



Fonte: Google Earth adaptado pela autora, 2015.

### **3.2 Aspectos relativos às definições gerais.**

#### **3.2.1 Agentes de intervenção e seus objetivos.**

Os principais agentes de intervenção do IPTur de Apoio são empresas ligadas direta ou indiretamente com o Turismo e o Governo do Estado que prestarão suporte a demanda em crescimento, a instalação do IPTur de Apoio gera novas divisas por estar localizado na orla, um dos cartões postais da cidade de Macapá, uma área de interesse comercial e turístico.

#### **3.2.2 Perfil do usuário do IPTur de Apoio**

O perfil do usuário que utilizará o IPTur de Apoio está dividido em duas demandas:

1. De turistas que chegam e saem ao Amapá principalmente por passageiros de cruzeiros;
2. De funcionários, comerciantes e usuários do local.

#### **3.2.3 Aspectos temporais**

Para a instalação do Complexo será necessária aquisição do terreno, licenciamento ambiental, levantamento topográfico do terreno, terraplanagem, muro de arrimo, dique de contenção. Em seguida, realização de licitação para a execução do projeto do IPTur de Apoio, estima-se de 2 a 4 anos para a conclusão.

#### **3.2.4 Aspectos econômicos**

Em relação ao custo do IPTur de Apoio, pode-se estimar baseado no Custo Unitário Básico –CUB e a relação do Píer de Mauá e o Píer do Santa Inês estima-se no valor de cerca 290,742 milhões de reais divididos da seguinte forma:

- Custo da Obra (Terminal de Passageiros, Estacionamento, Píer e entorno):  
R\$ 275,8 milhões
- Desapropriação do sítio (m<sup>2</sup>): R\$: 850 mil

- Custo do Projeto Executivo (Terminal de Passageiros, Estacionamento, Píer e entorno): R\$ 350 mil

O IPTur de Apoio deverá receber do governo os seguintes valores:

- R\$ 6,8 milhões do Programa Federal de incentivo;

- R\$ 5,2 milhões da União;

- R\$ 2 milhões do Estado.

O restante do valor será entregue a cargo da iniciativa privada.

### **3.3 Programa de Necessidades**

O programa arquitetônico é a descrição de todos os cômodos, ambientes ou elementos arquitetônicos previstos para a edificação.

O programa traduz, sob a forma de um elenco de elementos arquitetônicos, os espaços onde se desenvolverão as funções e atividades previstas para o tema, levando em conta as características da clientela. (NEVES, 1989, p.27)

Tantas funções quanto forem às atividades convenientes ao atendimento do objetivo planejado para o edifício

Para a escolha da melhor solução construtiva do IPTur de Apoio observou-se às seguintes características locais: topográficas, batimétricas, hidrológicas, fluviais, sociais, econômicas e ambientais que serão analisadas e apresentadas por meio de uma análise de viabilidade técnica e econômica.

O padrão adotado para a concepção do Complexo Portuário de Turismo de Apoio está baseado no Relatório Executivo de Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros na Região Amazônica que buscou conhecer a demanda de passageiros e cargas que são transportados pelos rios da Amazônia.

Esse relatório aborda requisitos como: acesso, área para estacionamento de veículos, instalações e serviços, área de acumulação pública, área de acumulação restrita (sala de embarque), área de atracação, movimentação e armazenagem. (Quadro 07)

## Quadro 07 – Padrão ANTAQ

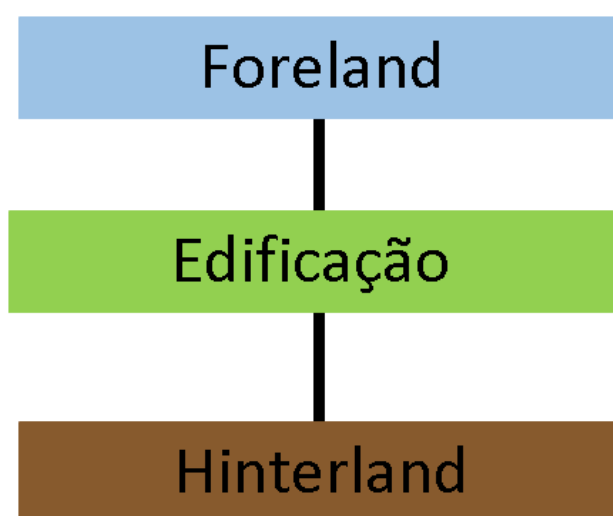
TERMINAIS DO AMAPÁ	
REQUISITOS	
A) ACESSOS	A1 - RUAS DE ACESSO COM BOA CAPACIDADE DE TRÁFEGO
	A2 - ÁREA ESPECÍFICA PARA PONTO DE PARADA DE ÔNIBUS
	A3 - ÁREA ESPECÍFICA PARA PONTO DE PARADA DE TÁXI
	A4 - LINHAS DE ÔNIBUS QUE SERVE AO TERMINAL
B) ÁREA PARA ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS	B1- DIVISÃO PARA CARROS PARTICULARES, TÁXIS E VEÍCULOS DE CARGA
	B2- ÁREA COMPATÍVEL COM A DEMANDA DE PASSAGEIROS AO TERMINAL
	B3 - GUARITA DE CONTROLE
C) INSTALAÇÃO E SERVIÇOS	C1- POSTO DE ATENDIMENTO MÉDICO
	C2 - POSTO DE POLÍCIA
	C3 - SERVIÇOS DE CARREGADORES
	C4 - - SERVIÇOS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA PARA EMBARCAÇÕES
	C5 - SERVIÇOS DE COMBATE A INCÊNDIO
	C6 - ABASTECIMENTO DE ENERGIA
	C7 - SALAS DE ADMINISTRAÇÃO E DE ARRECADAÇÃO
D) ÁREA DE ACUMULAÇÃO PÚBLICA	D1 - BALCÃO DE INFORMAÇÕES
	D10 - POLICIAMENTO
	D11 - ÁREA DE CIRCULAÇÃO COM SINALIZAÇÃO
	D12 - GUARDA VOLUMES
	D2 - BOXE DE VENDA DE PASSAGENS
	D3 - BANCOS / ASSENTOS
	D4 - BANHEIROS PÚBLICOS: MASCULINO E FEMININO
	D5 - TELEFONES PÚBLICOS
	D6 - LIXEIRAS
	D7 - SISTEMA DE CHAMADAS E DE AVISOS
	D8 - QUADRO DE HORÁRIO DE CHEGADA E DE SAÍDA DAS EMBARCAÇÕES
D9 - COMÉRCIO (LOJAS, LANCHONETES E BANCA DE REVISTA)	
E) ÁREA DE ACUMULAÇÃO RESTRITA (SALA DE EMBARQUE)	E1 - CONTROLE DE ACESSO (CATRACAS)
	E2 - BANCOS E ASSENTOS
	E3 - BANHEIROS: MASCULINO E FEMININO
	E4 - TELEFONES PÚBLICOS
	E5 - LIXEIRAS
	E6 - SISTEMA DE CHAMADAS E AVISOS
	E7 - QUADRO DE HORÁRIO DE CHEGADA E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES
	E8 - LANCHONETE
F) ÁREA DE ATRACAÇÃO	F1 - BERÇO ADEQUADO PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS
	F2 - BERÇO COMPATÍVEL COM AS CARACTERÍSTICAS DAS EMBARCAÇÕES
	F3 - SUFICIÊNCIA DE BERÇOS
G) MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM	G1 - EXISTE LOCAL PARA ARMAZENAGEM DA CARGA
	G2 - EQUIPAMENTOS UTILIZADOS SÃO ADEQUADOS
	G3 - MÃO-DE-OBRA PARA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA

Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

### 3.3.1 Organização geral dos fluxos de pessoas, externos e internos

Há elementos que são dependentes de outros em termos funcionais. E assim por diante. São várias as diferenças de relações entre eles. Estas relações funcionais de maior ou menor grau expressa através da organização geral dos fluxos de pessoas será estabelecida tanto pelo lado terra -*Hinterland*<sup>1</sup> como pelo lado água -*Foreland*<sup>2</sup> (Figura 04).

Figura 04- Organização geral dos fluxos de pessoas, externos e internos



Fonte: Desenvolvido pela autora, 2015.

### 3.3.2 Organização dos diferentes fluxos internos de pessoas, separados por grupamentos e unidades espaciais

Na organização dos diferentes fluxos internos de pessoas deu-se pela representação esquemática feita através de diagrama que ilustram o acesso e trânsito possíveis entre os diversos compartimentos de uma edificação.

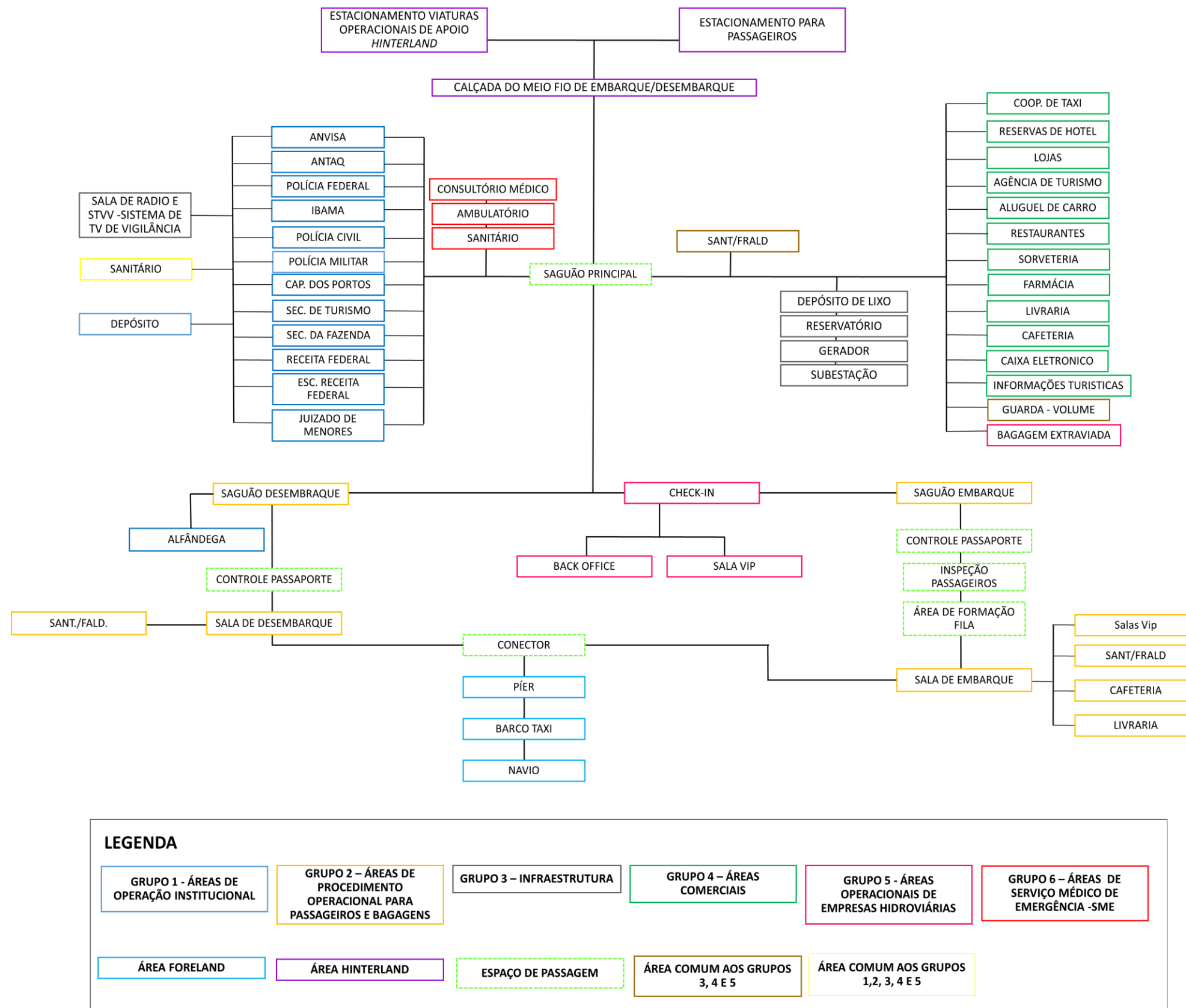
As ligações foram feitas conforme o usuário do IPTUR de Apoio (Figura 05), entendendo-se que para esse projeto o acesso aos ambientes é estendido a todos ficando restritos apenas a ambientes operacionais.

---

<sup>1</sup> Segundo Curcino (2007), o *hinterland* é a zona de influência portuária no sentido terra.

<sup>2</sup> Segundo Curcino (2007), o *foreland* do porto é um conjunto de outros portos com os quais se organizam intercâmbios regulares, quer se trate do transporte de passageiros ou de mercadorias.

Figura 05-Organização dos diferentes fluxos internos de pessoas, separados por grupamentos e unidades espaciais



Fonte: Desenvolvido pela autora, 2015.

### 3.3.3 Descrição das atividades, organizadas por agrupamentos gerais

- *Foreland*: Píer; Dique de Contenção, Plataforma de Apoio;
- Edificação: Terminal de Passageiros - TPS, Edificações de Apoio;
- *Hinterland*: Sistema viário de acesso, Estacionamento de Veículos.

### 3.3.4 Tabulação dos requerimentos funcionais, ambientais e dimensionais.

Pode-se dizer a tabulação dos requerimentos funcionais, ambientais e dimensionais equivaler a um prévio dimensionamento do projeto arquitetônico, na qual serão informadas as dimensões prévias do ambiente e dos móveis nele contidos, além do espaçamento entre esses móveis e as paredes onde as pessoas circularão os quais são apresentados nas tabulações a seguir.

#### 3.3.4.1 *Foreland*

O espaço utilizado para a área de construção do *Foreland* compreende um píer com função de embarque e desembarque de passageiros, dique de contenção para diminuir a força da maré no local e uma plataforma de apoio utilizada para facilitar o embarque ou desembarque dos passageiros. (Quadro 08)

Quadro 08 – Pré-dimensionamento do *Foreland*.

<i>Foreland</i>		
Espaço	Dimensões (m)	Área (m <sup>2</sup> )
Píer	10x600	6.000m <sup>2</sup>
Dique de Contenção	A definir	A definir
Plataforma de apoio		
<b>ÁREA TOTAL (parcial):</b>		

Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

#### 3.3.4.2 Edificação: Terminal de Passageiros

Para dimensionamento e planejamento do terminal, usou-se como referência o navio de maior capacidade o Maasdam. O navio conta com bares, restaurantes,



lojas, biblioteca, piscinas e academia. Mede 219 metros de comprimento e 31 metros de largura, além de comportar 1.258 pessoas.

Para esse dimensionamento a necessidade de separar por grupos foi uma estratégia adotada para facilitar a compreensão e distribuição no projeto.

O Grupo 01 compreende os ambientes com atividades institucionais de fiscalização, monitoramento e atendimento ao público do Complexo. (Quadro 09).

Quadro 09 – Pré-dimensionamento do Grupo 01.

GRUPO 1 - ÁREAS DE OPERAÇÃO INSTITUCIONAL						
Espaço	Qnt	Descrição	Equipamentos a serem instalados	Pop. fixa	Pop. var.	Área (m <sup>2</sup> )
ANVISA	1	Posto de fiscalização	Mesas, cadeiras,	5	3	61,49
Administração	1	Posto de fiscalização	Mesas, cadeiras,	5	3	52,39
ANTAQ	1	Posto de fiscalização	Mesas, cadeiras,	3	2	57,70
Polícia Federal	1	Localizada no desembarque	Mesas, cadeiras, Raio X	6	2	72,20
IBAMA	1	Uso interno e privado	Mesa e armário	5	3	61,49
Polícia Civil	1	Posto de fiscalização	Mesas, cadeiras,	10	4	99,56
Polícia Militar	1	Posto de fiscalização	Mesas, cadeiras,	10	7	107,40
Capitania dos Portos	1	Posto de fiscalização	Mesas, cadeiras,	3	2	57,70
Sec. de Turismo	1	Posto de fiscalização	Mesas, cadeiras,	5	3	52,10
Sec. da Fazenda	1	Posto de fiscalização	Mesas, cadeiras,	5	3	66,39
Receita federal	1	Alfândega (desembarque)	Balcões para vistoria de bagagens	5	2	55,27
Escritório Receita Federal	1	Escritório localizado no desembarque com acesso ao público	Área de trabalho, Alojamentos feminino e Masculino com sanitários	2	2	78,58
Juizado de menores	1	Sala do juizado de menores prever acesso pelo saguão público	Mesas, cadeiras,	4	2	79,43
Sanitários masc. e fem.	1	Uso dos funcionários	Vasos, lavatórios e mictório	-	6	26,88
<b>ÁREA TOTAL (parcial):</b>			<b>928,58m<sup>2</sup></b>			

Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

O Grupo 02 é destinado às atividades operacionais para passageiros e bagagens. (Quadro 10).

Quadro 10 – Pré-dimensionamento do Grupo 02

GRUPO 2 – ÁREAS DE PROCEDIMENTO OPERACIONAL PARA PASSAGEIROS E BAGAGENS						
Espaço	Qnt	Descrição	Equipamentos	Pop. fixa	Pop. var.	Área (m <sup>2</sup> )
Saguão de embarque	1	Saguão do processo de embarque dos passageiros	Balcão de informações ANTAQ, PF, Juizado de Menores, telefones públicos, instalações para publicidade e propaganda, comunicação visual	20	1200	1692,50
						Continua...

....Continua						
Área de formação de filas para passageiros embarcando e Inspeção/vistoria de segurança para passageiros embarcando	1	Na entrada da sala de embarque, Inspeção corporal e de bagagem de mão	Raio X e pórtico detector de metais	8	-	71,16
Praça de movimentação e manuseio de bagagem embarcada	EX	Área junto ao píer para triagem/processamento das bagagens		10	-	-
Sala de embarque	1	Recinto dos passageiros já processados do check-in	Cadeiras, televisão, espaço para 4 lojas (cafeteria/revistaria)	375	-	1.026,97
Praça de movimentação e manuseio de bagagem desembarcada	1	Espaço aberto e coberto junto ao píer de atracação		10	2	-
Sala de desembarque	1	Espaço de passagem dos passageiros desembarcados	Prever espaços para esteiras de restituição de bagagens conforme manual da ANTAQ	1	2	-
Saguão de desembarque	1	Saguão para passageiros já liberados do desembarque	Telefones públicos, poltronas	1	375	627,65
<b>ÁREA TOTAL (parcial):</b>						<b>3.418,28m<sup>2</sup></b>

Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

O Grupo 03 é destinado a infraestrutura para funcionamento e manutenção do Complexo (Quadro 11).

Quadro 11 – Pré-dimensionamento do Grupo 03

GRUPO 3 – INFRAESTRUTURA						
Espaço	Qnt	Descrição	Equipamentos	Pop. fixa	Pop. var.	Área (m <sup>2</sup> )
Gerador	1	Infraestrutura	-	--	-	12
Subestação	1		-	-	-	25
Reservatório	1		A definir	-	-	-
Depósito de lixo	1		Separadores	-	-	5
Sala de rádio e Sistema de TV de Vigilância - STVV	1		Mesa de som, mesa, cadeira, monitores	-	-	20
<b>ÁREA TOTAL (parcial):</b>						<b>62m<sup>2</sup></b>

Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

O Grupo 04 divide-se em atividade de cunho comercial e turístico, sendo o complexo o primeiro e/ou último contato dos turistas que utilizam cruzeiros para conhecer a Amazônia. (Quadro 12).

Quadro 12 – Pré-dimensionamento do Grupo 04

GRUPO 4 – ÁREAS COMERCIAIS						
Espaço	Qnt	Descrição	Equipamentos	pop. fixa	pop. var.	Área (m <sup>2</sup> )
<b>LOJAS</b>	-	Previsão mínima de cada tipologia abaixo	Conforme projeto das lojas	1	2	43,80
Informações Turísticas	1		Balcão, mesas, cadeiras,	2	6	15
Casa de Câmbio	1		Conforme projeto	2	6	45,82
Revistaria/Livraria	1		Conforme projeto	2	6	45,90
Lojas Comerciais	3		Conforme projeto	3	6	43,80
Farmácia	1		Conforme projeto	2	6	43,80
Cafeteria	2		Conforme projeto	2	6	43,80
Lanchonete	1		Conforme projeto	2	6	43,80
Agência de Turismo	1		Conforme projeto	3	6	43,91
Aluguel de Carros	1		Balcão, mesas, cadeiras	3	6	45,90
Coop. De Taxi	1		Balcão, mesas, cadeiras	2	-	56,81
Guarda Volumes / Achados e Perdidos	1		Localizado no salão de desembarque	Guarda volumes automático e guarda volumes com atendente	2	4
Restaurante	5	Acesso público	Prever copa, cozinha,	100	-	75,74
Caixas Automáticos	4		Prever 12 m <sup>2</sup> para cada caixa	1	8	-
<b>ÁREA TOTAL (parcial):</b>						<b>590,98m<sup>2</sup></b>

Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

O Grupo 05 destina-se as áreas operacionais de empresas hidroviárias. (Quadro 13).

Quadro 13 – Pré-dimensionamento do Grupo 05

GRUPO 5 – ÁREAS OPERACIONAIS DE EMPRESAS HIDROVIÁRIAS						
Espaço	Qnt	Descrição	Equipamentos	pop. fixa	pop. var.	Área (m <sup>2</sup> )
Embarque	5	Check-in com 5 balcões + área de filas	Balcões de check-in	10	-	200
BackOffice	6	Escritórios operacionais, apoio ao check-in	Bancadas, cadeiras, computadores, armários	24	-	150
Sanitários/vestiários	2	Masculino e feminino para tripulação	Lavatórios, sanitários, chuveiro	6	-	30
Balcão de vendas, reservas e informações	1	Um balcão para cada cia operador de embarcação	Balcões para computadores, e equipamentos	2	1	75
Portões de embarque	1	Prever espaço para filas de aglomeração de passageiros		-	-	25
Bagagem extraviada	1	Espaço para cada empresa	Armários	-	2	30
Salas VIP	2	Espaço passageiros reservados	Prever poltronas, sanitários, copa	-	8	60
<b>ÁREA TOTAL (parcial):</b>						<b>570m<sup>2</sup></b>

Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

O Grupo 06 engloba as áreas de serviço médico de emergência – SME utilizado apenas para primeiros socorros caso haja necessidade. (Quadro 14).

Quadro 14 – Pré-dimensionamento do Grupo 06

GRUPO 6 – ÁREAS DE SERVIÇO MÉDICO DE EMERGÊNCIA –SME						
Espaço	Qnt	Descrição	Equipamentos	pop. fixa	pop. var.	Área (m <sup>2</sup> )
	-	Deve estar próximo ao controle de acesso ao Píer. Prever espaço para circulação de macas.				
Consultório Médico	1	Consultório para consultas de emergência	Mesa, cadeira, maca, armário, cuba	2	1	10
Ambulatório	1	Espaço para o paciente	Maca, mesa, cadeira, armário, cuba	2	1	10
Sanitários	1	Sanitário para uso do SME e do paciente	Vaso, lavatório e chuveiro	1	-	4
<b>ÁREA TOTAL (parcial):</b>						<b>24m<sup>2</sup></b>

Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

### 3.3.4.3 Hinterland

O espaço utilizado para a área de construção do *Hinterland* inclui áreas destinadas a estacionamento, meio fio e calçadas. (Quadro 15)

Quadro 15 – Pré-dimensionamento do *Hinterland*.

<i>Hinterland</i>						
Espaço	Qnt	Descrição	Equipamentos	Pop. fixa	Pop. var.	Área (m <sup>2</sup> )
Estacionamento para funcionários e passageiros	EXT	Calculado média de 80 funcionários + 100 % de passageiros no horário de pico		-	-	350 vagas
Estacionamento viaturas operacionais de apoio <i>hinterland</i>	5	Vagas com dimensões 3.5m x 7m	Vagas destinadas para furgão, micro-ônibus, pick-ups, carros de passeio,	-	-	120
Meio fio de embarque/desembarque	1	Externo	4 faixas de rodagens com 3,6m de largura cada	-	-	A definir conforme o projeto
Calçada do meio fio de embarque	1	Externo	Largura mínima de 5m, prever acesso deficiente, espaço para armazenar carrinhos	-	-	A definir conforme o projeto
Calçadão do meio fio de desembarque	1	Externo	Largura mínima de 5m, prever acesso deficiente, espaço para armazenar carrinhos, caixas eletrônicos 24h	-	-	A definir conforme o projeto

Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

## 3.4 Área de Intervenção

### 3.4.1 Potencialidades do Terreno

Através da análise SWOT – (*Strenghts, Weaknesses, Opportunities, Threats*) pretende-se definir as relações existentes entre os pontos fortes e fracos do terreno

bem como apresentar uma análise interna das forças e fraquezas, e análise externa das oportunidades e ameaças. Assim, obtiveram-se os seguintes resultados (Figura 06).

Figura 06– Análise SWOT

	POSITIVO	NEGATIVO
INTERNO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximidade aos atrativos turísticos</li> <li>- Diversificação de destino turístico</li> <li>- Novo acesso rodoviário</li> <li>- Recursos naturais</li> <li>- Recursos turísticos aptos para o desenvolvimento do segmento</li> <li>- Facilidades de consumo (aumento da demanda potencial)</li> <li>- Novo nicho de mercado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baixas profundidades</li> <li>- Fraca qualidade dos solos</li> <li>- Déficit na infraestrutura portuária</li> <li>- Falta de conhecimento sobre a potencialidade do segmento</li> </ul>
EXTERNO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baixo risco e custo do transporte</li> <li>- Dinamização da exploração dos recursos naturais para atividades culturais e turísticas</li> <li>- Localização geográfica</li> <li>- Expansão do segmento em nível mundial</li> <li>- Possibilidade da diminuição da sazonalidade</li> <li>- Os cruzeiros como ferramenta de divulgação do destino</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Taxa de câmbio R\$/US\$ valorizada</li> <li>- Gargalos de infraestrutura</li> <li>- Invasões irregulares no terreno</li> <li>- Crise econômica mundial</li> <li>- Desconhecimento do público-alvo quanto ao segmento</li> <li>- Sazonalidade</li> </ul>

Fonte: Desenvolvido pela autora,2015.

### 3.4.2 Levantamento da Área de Intervenção, Estudo dos Acessos e Localização.






Conhecer a repercussão de cada uma das decisões do projeto é fundamental para que se possa optar pelas melhores alternativas, não apenas no que diz respeito aos materiais, mas também ao partido arquitetônico adotado.

Dentro desse contexto o trabalho busca relacionar as principais características arquitetônicas atribuídas ao empreendimento relacionando ao meio. (Mapa 04)

Mapa 04 – Área de Intervenção, Acessos e Localização



## Legenda

-  IPTU de Apoio     Acesso Principal     Acesso Secundário     Acesso Terciário     Acesso Via Foreland

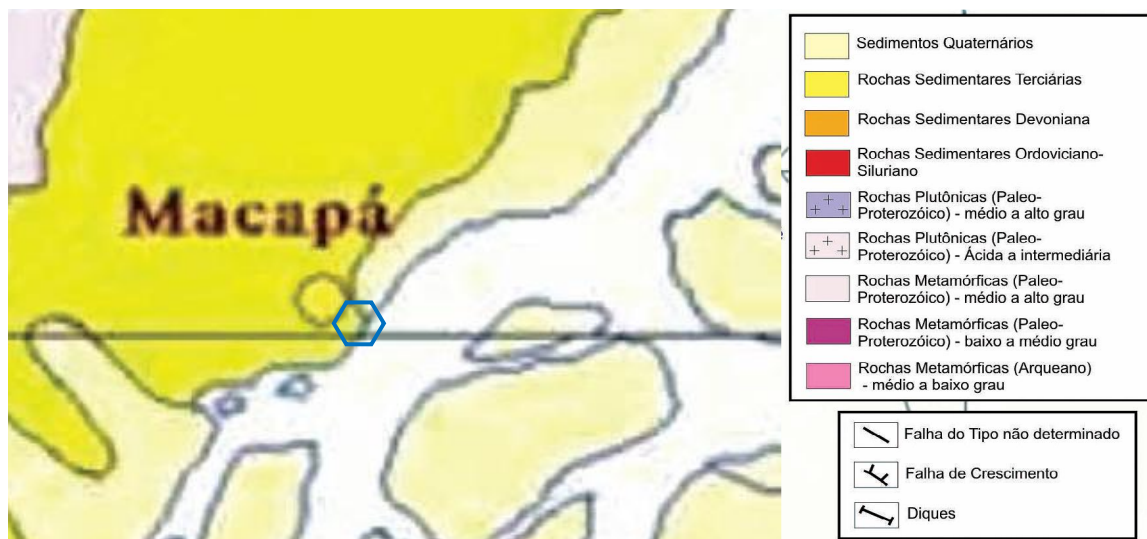
Fonte: Google Earth adaptado pela autora, 2015.

Podemos dizer que o acesso é dado através da entrada e saída de pessoas e veículos ao terreno e ao edifício. O terreno do projeto está localizado na orla de Macapá, entre o Canal das Pedrinhas e a Avenida Equatorial. Sua entrada pode ser feita através da Avenida Equatorial ou pelo Rio Amazonas. (Mapa 04).

### 3.4.3 Levantamento Planialtimétrico

O terreno é formado por ondulações e depressões suaves. Possui solo formado por sedimentos argilosos com laminação plano-paralela à argilosos com muita matéria orgânica. (Mapa 05).

Mapa 05- Esboço geológico simplificado da Zona Costeira de Macapá.



Fonte: TORRES & ROBRINI, adaptado pela autora, 2015.

Segundo Carvalho (2015):

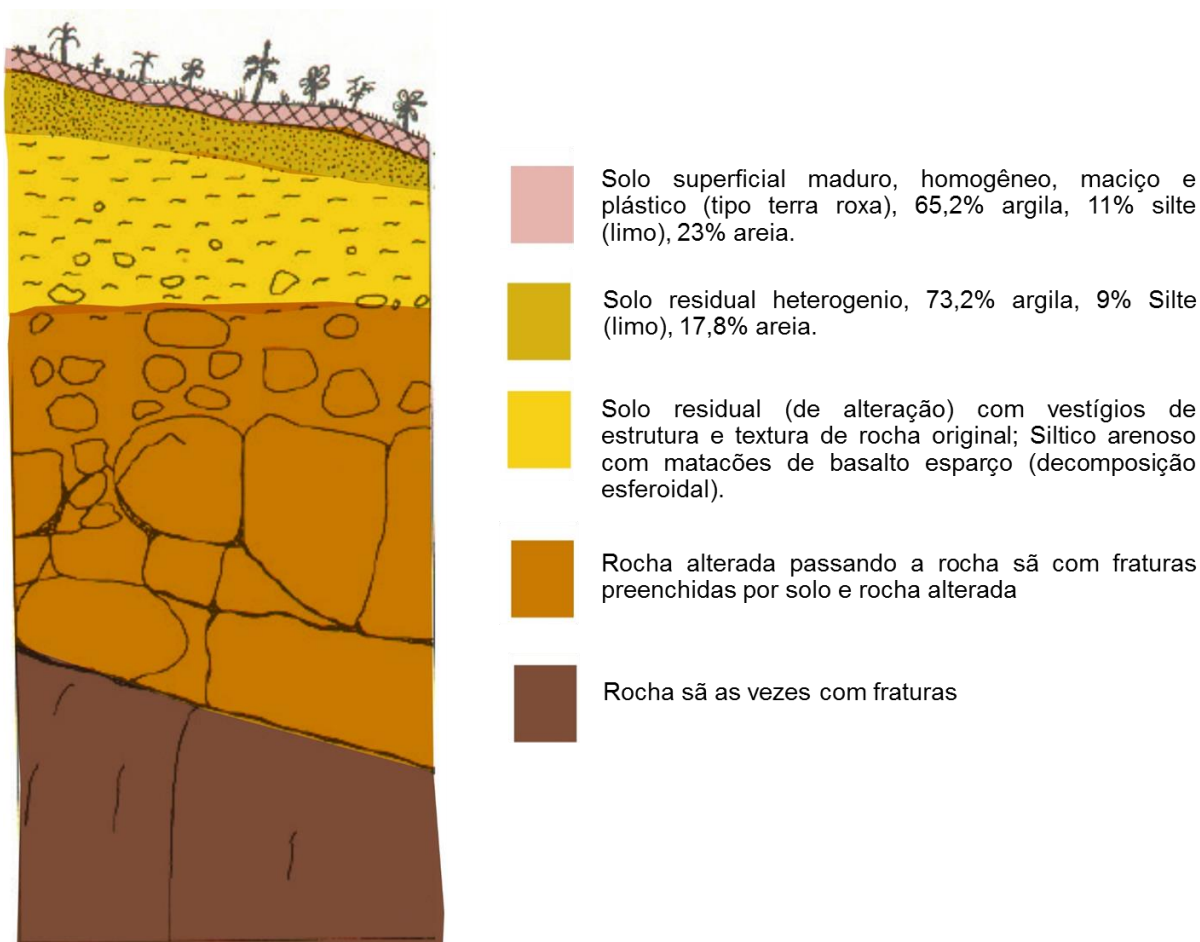
A formação rochosa rochas sedimentares são derivadas de restos e detritos de outras rochas pré-existentes. O intemperismo faz com que as rochas Magmáticas, Metamórficas ou Sedimentares estejam constantemente sendo alteradas.

O material resultante é transportado pela água, vento ou gelo e finalmente depositado como um sedimento. [...]

As rochas sedimentares podem indicar os ambientes nos quais elas foram geradas. Por exemplo: as rochas formadas basicamente por areias – os arenitos – podem ser indicativos de desertos ou praias; as rochas formadas por sedimentos muito finos intercalados – os folhelhos – podem indicar ambiente pantanoso ou lacustre; e as rochas formadas por sedimentos grossos, maiores que areia – os conglomerados – podem indicar deposição em rios de correnteza ou geleiras. Outros tipos de rochas sedimentares, sendo a mais comum

o calcário, são formados pela precipitação química de elementos dissolvidos nas águas ou pela aglutinação de conchas e esqueletos de organismos que se depositam uns sobre os outros.

Figura 07– Perfil Geológico de Rocha Sedimentares.



Fonte: [www.ufjf.br/nugeo/files/2009/11/Geologia-Cap5.pdf](http://www.ufjf.br/nugeo/files/2009/11/Geologia-Cap5.pdf), adaptado pela autora, 2016.

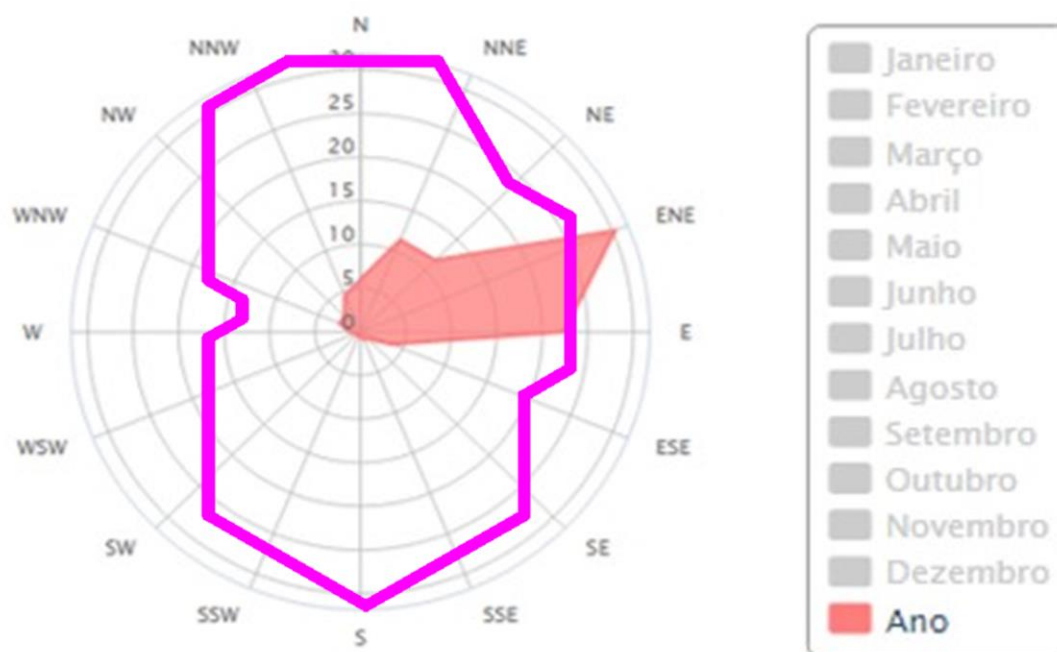
A Figura 07 representa de forma mais clara as camadas existentes na rocha sedimentadas onde tais rochas são as fontes de petróleo e hidrocarbonetos, de importância capital para a economia atual. Isso sem mencionar a importância econômica das rochas sedimentares levando-se em conta a sua grande utilização principalmente na área da construção civil. Com isso, o projeto em questão levou em consideração o conhecimento do tipo de solo para a adoção do partido horizontal na elaboração do mesmo.



### 3.4.4 Estudo de ventilação

A cidade de Macapá possui vento predominante na direção Nordeste (NE), com variações entre leste-nordeste (ENE) e Leste (E). A intensidade também varia durante o ano, mas de forma geral a cidade é ventilada, com vento fraco a moderado (0 a 25 m/s) (Figura 08).

Figura 08- Distribuição da direção dos ventos (%) ano



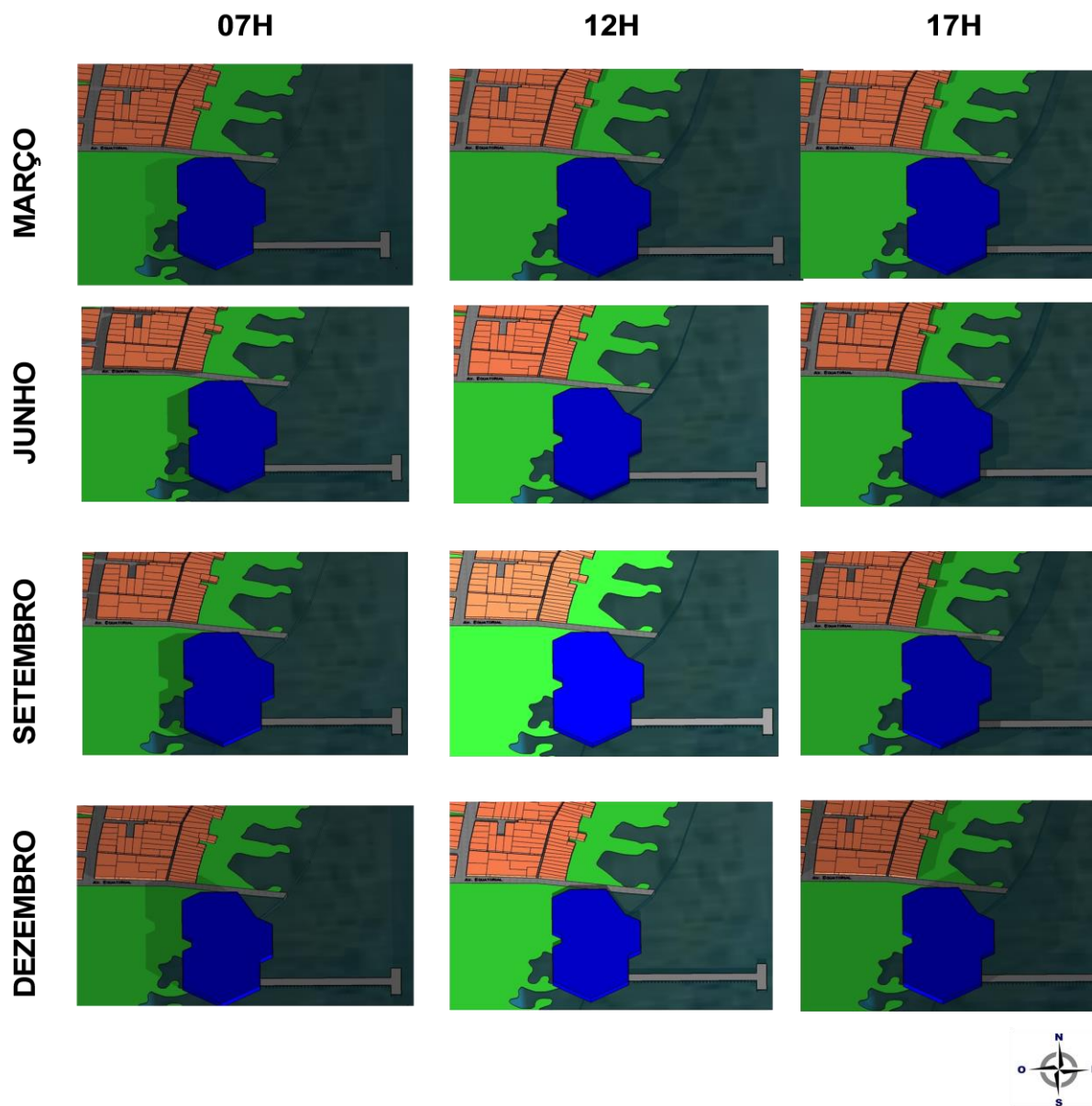
Fonte: <http://pt.windfinder.com/>, adaptado pela autora, 2015.

De acordo com a Figura 08 é possível perceber que a distribuição do vento é sazonal. E para a cidade de Macapá conclui-se que os ventos alísios predominam.

### 3.4.5 Estudo de insolação

O estudo de insolação foi proposto para entender a trajetória solar frente ao volume do IPTur de Apoio. Foram escolhidos os meses de solstício e equinócios, tendo em vista que nesses meses consegue-se observar a maior e menor altura solar. É possível analisar através desse estudo a trajetória solar na edificação e seu entorno. (Figura 09)

Figura 09 – Estudo de insolação



Fonte: Desenvolvido pela autora, 2015.

Através da Figura 09 é possível identificar que no Equador todas as estações são muito parecidas, pois todos os dias do ano o sol fica 12 horas acima do horizonte e 12 horas abaixo do horizonte; tendo como diferença a altura máxima que ele atinge.

Assim, segundo GRIMM (2016), nos equinócios o Sol faz a passagem meridiana pelo zênite, atingindo a altura de  $90^\circ$  no meio-dia verdadeiro. Nas outras datas do ano o Sol passa o meridiano ao norte do zênite, entre os equinócios de março e de setembro, ou ao sul do zênite, entre os equinócios de setembro e de

março. As menores alturas do Sol na passagem meridiana são de 66,5° e acontecem nas datas dos solstícios. Portanto a altura do Sol ao meio-dia no Equador não muda muito ao longo do ano e, conseqüentemente, nessa região não existe muita diferença entre inverno, verão, primavera e outono.

Desse modo, conhecer a orientação de edifício e a posição do Sol, podem ser determinadas as sombras projetadas pelo edifício, em função da data e da hora, sobre pisos dos espaços externos, sobre outros prédios e sobre si mesmo (dependendo de sua forma e orientação).

Assim sendo, o conhecimento de como o Sol percorre o céu de determinada localidade em função do dia/mês do ano, de quanto tempo ele fica acima do horizonte e como aproveitar o calor solar quando houver interesse em aquecer e evitando ou protegendo as construções quando o clima for quente é fundamental na hora de projetar.

### **3.5 Levantamento Fotográfico**

O levantamento fotográfico (Mapa 06) teve como base a observação do terreno em estudo para a elaboração do IPTur de Apoio, bem como seus diversos elementos existentes no solo e seu entorno.

Procurou-se observar no espaço onde vai ser implantado o projeto características peculiares ao local que o tornaria estratégico para sua implantação, bem como a possibilidade de se traçar novas rotas para absorver os fluxos gerados pelo empreendimento.

O espaço em estudo apresenta dois tipos de paisagem a natural corresponde aos elementos naturais do espaço representada pela vista privilegiada do rio Amazonas e a vegetação nativa, e a paisagem humanizada representa todo os elementos do espaço produzidos ou transformados pelas atividades humanas paisagem com edificações semelhantes a ribeirinha com casas em palafitas de um lado e de outras residências em alvenaria, divididos pela Av. Equatorial que se encontra com pavimentação precária. No mesmo sentido a infraestrutura urbana é precária, e a coleta de lixo irregular.

Mapa 06 – Levantamento Fotográfico



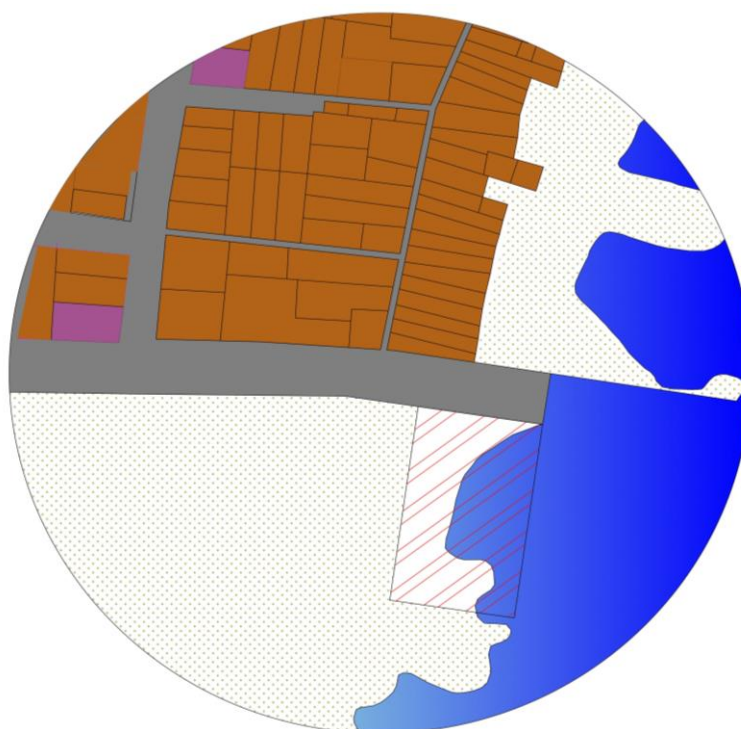
Fonte: Desenvolvido pela autora, 2015.

### 3.6 Condicionantes Legais.







Observando o Plano Diretor de Macapá identificou-se estratégias no avanço da mobilidade no território municipal que inclui a estruturação da rede portuária, a

melhoria no sistema hidroviário abrangendo os atracadouros, a implantação ou adequação de terminais rodoviários, hidroviários e intermodais onde descreveremos a estruturação da rede portuária, provendo-a de uma infraestrutura mais adequada que possibilite novos trajetos e incremente o desenvolvimento social, turístico e econômico; sabendo-se que Macapá constitui o sistema hidroviário municipal, prioritário para implantação, além de fazer parte da área de interesse turístico (Mapa 07) o qual trará melhoria na circulação viária e hidroviária, inclusive as de suas instalações de apoio buscando a preservação de suas características.

Mapa 07 – Áreas de Interesse Municipal.



### Legenda

	Rio Amazonas		Área Livre
	Uso Residencial		Complexo Portuário de Turismo
	Uso Comercial		Vias Urbanas

Fonte: Plano Diretor de Macapá, adaptado pela autora, 2015.

Foi também observado a NBR 15450 que trata da Acessibilidade de Passageiro no Sistema de Transporte Hidroviário bem como a NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

### 3.6.1 Código de Proteção Contra Incêndio

Para fins de projeto, foi utilizado como base a NBR 9077- Saídas de emergência em edifícios. Onde é possível observar (Quadro 11 e 12) que o IPTUR se encontra no Grupo F na divisão F-4 (Estação e terminais de passageiros).

Quadro 16 - Classificação das edificações quanto à sua ocupação

Grupo	Ocupação/Usos	Divisão	Descrição	Exemplos
F	Locais de reunião de público	F-3	Centros esportivos	Estádios, ginásios e piscinas cobertas com arquibancadas, arenas em geral
		F-4	Estações e terminais de passageiros	Estações rodoferroviárias, aeroportos, estações de transbordo e outros
		F-5	Locais para produção e apresentação de artes cênicas	Teatros em geral, cinemas, óperas, auditórios de estúdios de rádio e televisão e outros
		F-6	Clubes sociais	Boates e clubes noturnos em geral, salões de baile, restaurantes dançantes, clubes sociais e assemelhados
		F-7	Construções provisórias	Circos e assemelhados
		F-8	Locais para refeições	Restaurantes, lanchonetes, bares, cafés, refeitórios, cantinas e outros

Fonte: NBR 9077 adaptado pela autora, 2015.

Quadro 17 – Dados para o dimensionamento das saídas de emergência.

Ocupação		População <sup>(A)</sup>	Capacidade da U. de passagem		
Grupo	Divisão		Acessos e descargas	Escadas <sup>(B)</sup> e rampas	Portas
F	F-1	Uma pessoa por 3,00 m <sup>2</sup> de área	100	75	100
	F-2, F-5, F-8	Uma pessoa por m <sup>2</sup> de área <sup>(E)</sup> <sup>(G)</sup>			
	F-3, F-6, F-7	Duas pessoas por m <sup>2</sup> de área <sup>(G)</sup> (1:0,5 m <sup>2</sup> )			
	F-4	† <sup>(H)</sup>			

Fonte: NBR 9077 adaptado pela autora, 2015.

Para as saídas de emergência serão necessárias uma norma específica.

### 3.7 Memorial Justificativo

#### COMPLEXO PORTUÁRIO DE TURISMO EM MACAPÁ-AP.

O presente memorial tem por objetivo descrever a proposta arquitetônica para a implantação de um Complexo Portuário Turístico de Macapá-AP, integrado a orla, de forma a fomentar o potencial turístico da região, através da criação de mais um atrativo para o município de Macapá.

A escolha do local de implantação do Complexo foi com base nas características consideradas desejáveis: proximidade com os pontos turísticos, e de fácil ligação com o transporte rodoviário. O bairro do Araxá foi eleito como a localização mais favorável para sua implantação, pois além das condições técnicas favoráveis é uma oportunidade de valorização urbana para o bairro, à medida que requer avanços na infraestrutura da área.

A intenção é desenvolver um projeto com valor arquitetônico que possa colaborar com a cidade de Macapá, propiciando espaços adequados às atividades correntes e futuras, através de uma edificação com coerência formal que respeite os condicionantes locais e ofereça a máxima eficiência energética, luminosa e funcional. Com a premissa básica para o partido arquitetônico na criação de espaços agradáveis e funcionais que atendessem o programa de necessidades da demanda do Complexo, e utilizasse uma linguagem moderna e inovadora da arquitetura contemporânea.

O Complexo Portuário de Turismo de Macapá oferecerá uma ampla gama de serviços para passageiros e operadores de cruzeiro. Terá áreas comerciais, restaurantes, cafés, acesso à internet, ambulatório, além de todos os órgãos que atuam na operação turística e alfandegária. Bem como, área de espera, balcões de atendimento, área de administração e apoio, banheiros públicos, praça de alimentação, rampas de acesso e flutuante, onde serão atracadas as embarcações.

Constará ainda com toda a infraestrutura de acessibilidade para atender pessoas portadoras de necessidades especiais, levam em consideração a norma técnica NBR 15450:2006 referente à acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário.

Em virtude da vocação do terminal de funcionar como *fly-port* o conceito do projeto foi criar espaços multifuncionais onde as atividades de cruzeiro podem ser rapidamente modificadas atendendo às diferentes demandas sazonais e operacionais.

O espaço de desembarque pode ser usado tanto para desembarque na temporada de cruzeiros (novembro-março) como para abrigar diferentes eventos e convenções com capacidade para 1.280 pessoas na baixa temporada (abril-outubro).

O entorno do projeto foi estudado pelo acadêmico Rafael Andrade no trabalho de conclusão de curso.

## A – MEMORIAL JUSTIFICATIVO

O Complexo Portuário de Turismo é composto pela Edificação Principal, as áreas externas com acessos e estacionamento de automóveis, trapiche e píer flutuante de embarque e desembarque.

O Projeto Básico de Arquitetura pretende dotar o terminal, de forma a propor os usos mais adequados e facilitem as operações e atividades turísticas a serem desenvolvidas na edificação.

E ainda definir ambiente adequado e próprio para atendimento e informações ao turista.

Neste sentido, com base em Programa de Necessidades pré-estabelecido, foram propostas as intervenções seguintes:

### **1 - Terminal de passageiros**

#### **Pavimento Térreo - Edificação Principal (Figura 10):**

O edifício do terminal tem inspiração na forma geométrica da molécula de água no estado sólido sobreposta. A nova estrutura criada consiste em pilares metálicos envolvendo o saguão de embarque e desembarque, as atividades de serviço e funcionários (depósitos, vestiários, operações) um espaço multiuso para pequenos eventos, um restaurante terceirizado que conta também com acesso independente ao terminal, serviços de apoio e os escritórios de órgãos públicos (ANTAQ, ANVISA, IBAMA, SETUR, Secretária da Fazenda, Capitania dos Portos,



Alfândega, Receita Federal, Escritório da Receita Federal, Polícia Civil, Polícia Militar, Polícia Federal, Juizado de Menores, ambulatório e administração do mesmo) com grande espaço em pé-direito duplo.

A toda esta estrutura irá se sobrepor uma coberta com dois grandes arcos que transportam o peso por cabo de aço do teto. A membrana do telhado em tecido de vidro recobertos com politetrafluoretileno (PTFE).

O projeto do Complexo trabalha com o conceito de flexibilidade espacial devido às diferentes operações de embarque e desembarque ao longo do dia e da temporada de cruzeiros, buscando a otimização dos espaços pela logística de utilização.

As fachadas possuem esquadrias de vidro de modo a favorecer o contato visual com a paisagem do Rio Amazonas e a integração entre passageiros e turistas com o espaço externo, sendo, entretanto, protegidas a excessiva insolação por grandes beirais e varanda que permite a contemplação ao mesmo tempo.

A construção de sanitários específicos para pessoas com necessidades especiais (PNE), que também serão utilizados pelos passageiros do Complexo.

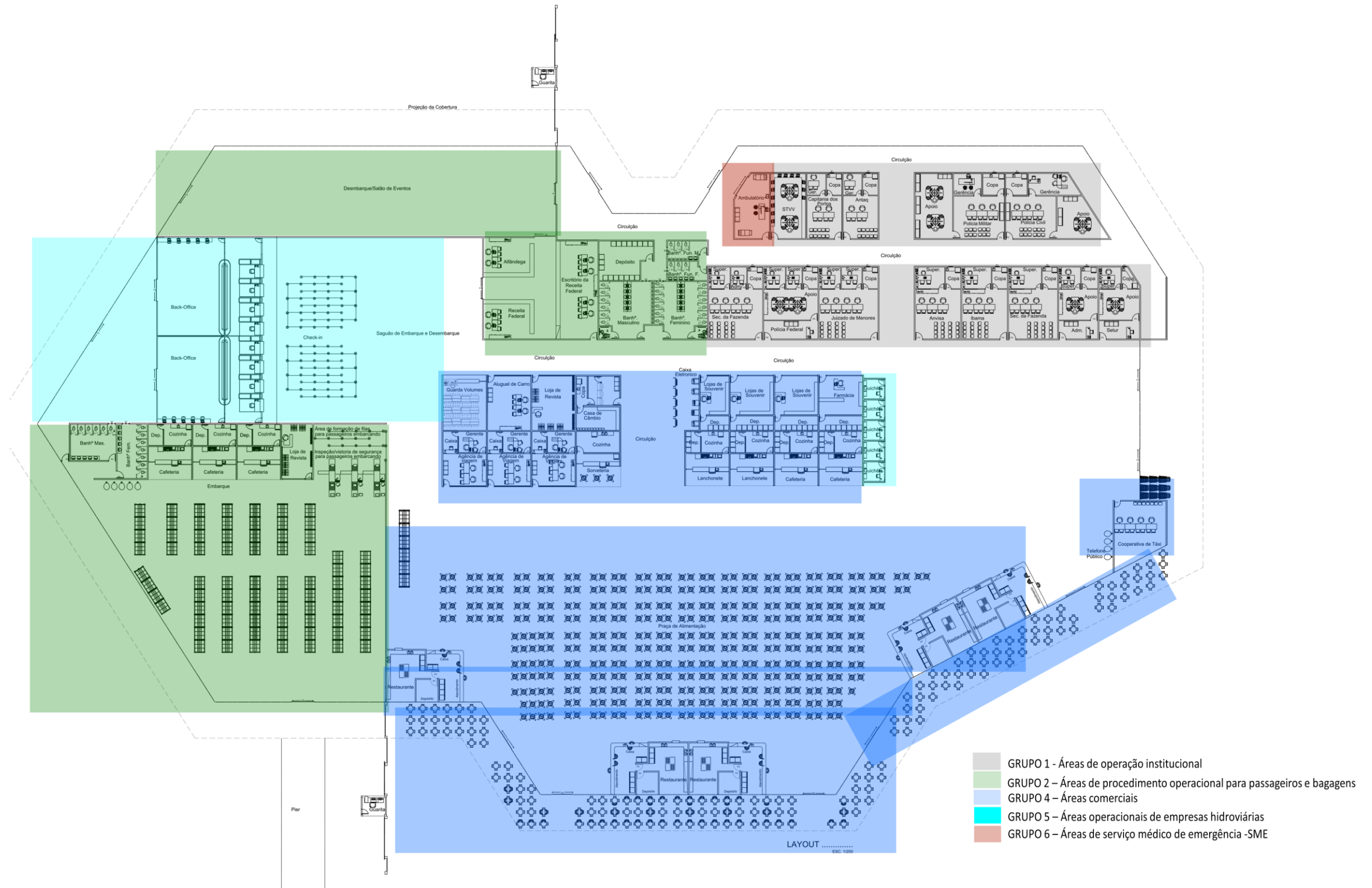
Guichês e criação de ambiente específico para compra de bilhetes, proporcionando mais disciplina de fluxo bem como restringindo a utilização das dependências internas do Complexo aos passageiros em embarque.

Implantação de catracas eletrônicas de controle de passageiros e instalação de câmeras de monitoramento interno e externo, para segurança do local.

Criação da área específica para o desembarque viabilizando os fluxos na temporada bem como a utilização desse espaço em Salão de Eventos com capacidade de 1.300 pessoas fora da temporada. Esse espaço pretende abrigar pequenos eventos, exposições temporárias culturais entre outros.

Integram o Complexo toda a infraestrutura necessária sem afetar os quesitos de segurança inerentes às operações portuárias (área alfandegada). As áreas de escritórios públicos ficam resguardadas e servem de apoio aos funcionários durante as operações podendo futuramente ser adaptadas segundo a demanda de cada entidade.

Figura 10 – Layout e agrupamento.



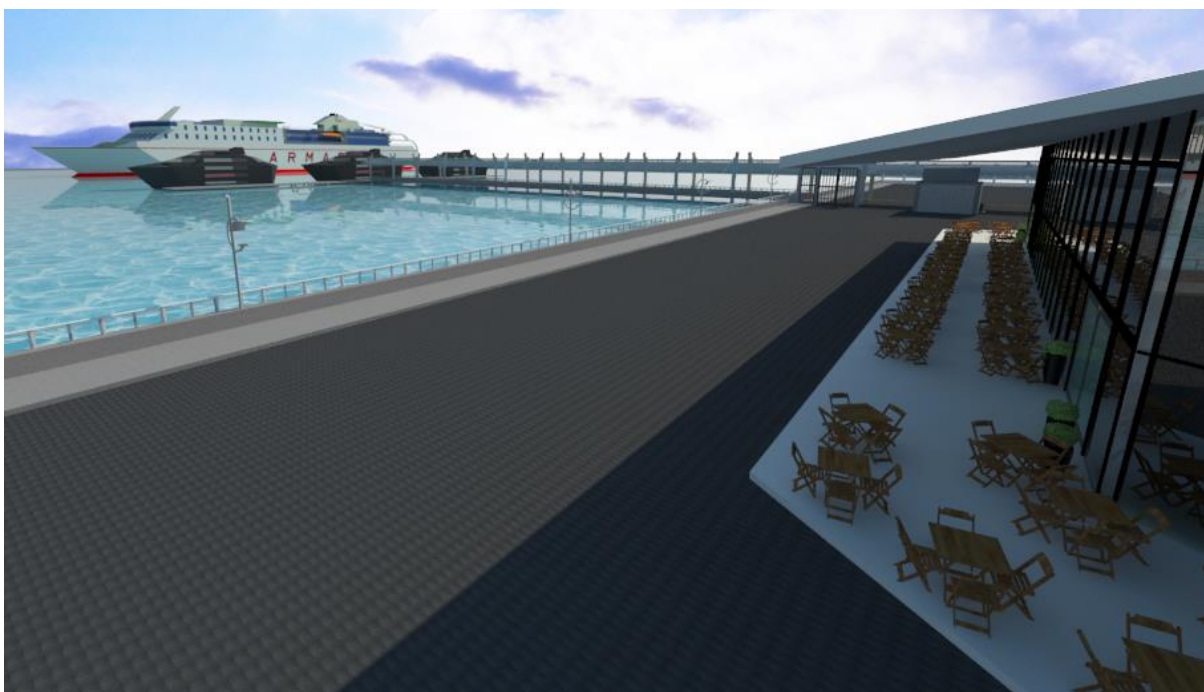
Fonte: Desenvolvido pela autora, 2016.

## 2 – Pier

O Pier compõe a arquitetura do Complexo tem a forma em “T” e possui o comprimento de 600x 6 metros, com cobertura em estrutura metálica e um flutuante para melhor embarque e desembarque dos passageiros.

A cobertura tem o propósito não só de criar uma sensação de abrigo, mas também de proporcionar uma ideia de liberdade e dá destaque a edificação principal.

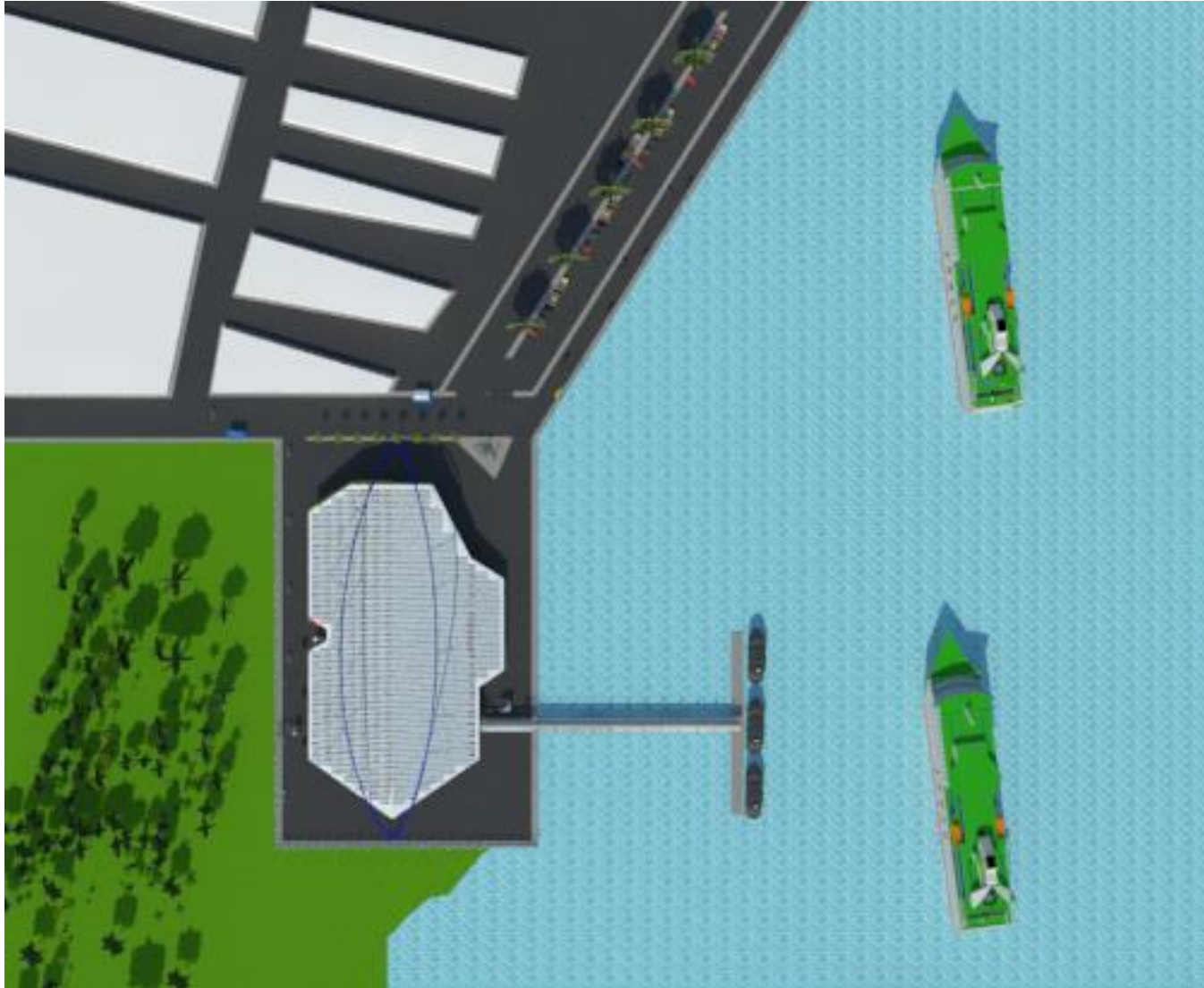
Figura 11 – Perspectiva.



Fonte: Desenvolvido pela autora, 2016.

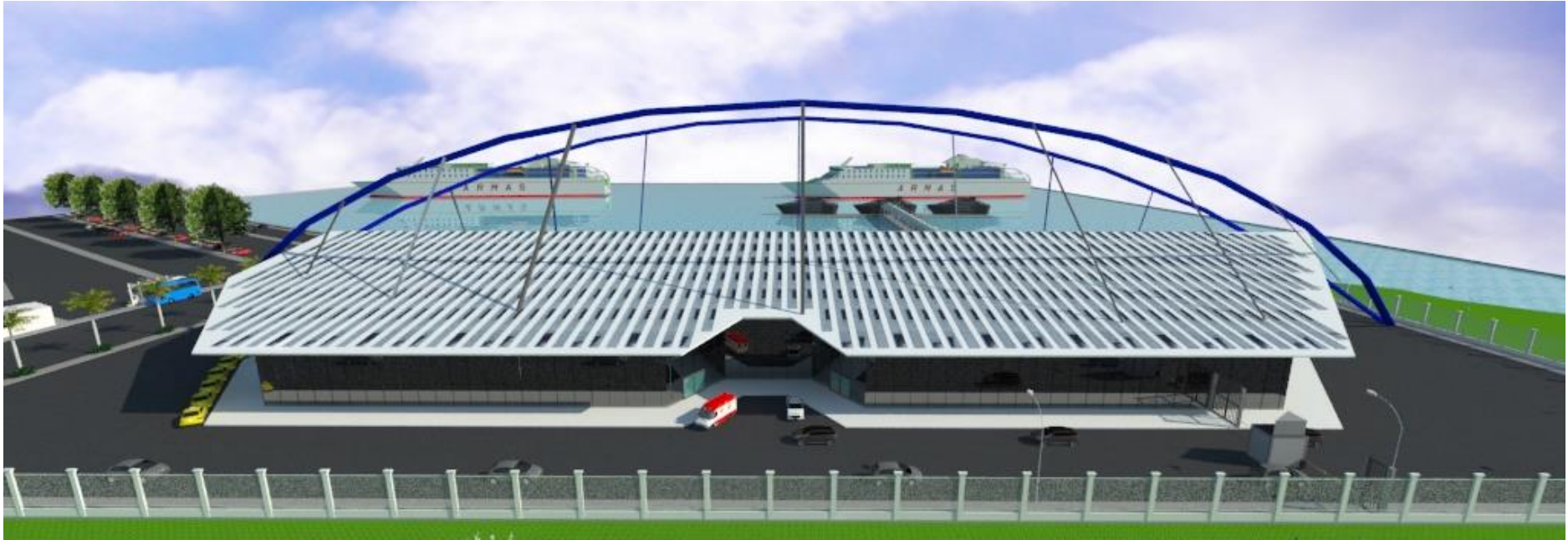
A visualização da concepção desse trabalho está representada nas Figuras 12 a 16 e nas pranchas em anexo.

Figura 12 – Vista Superior



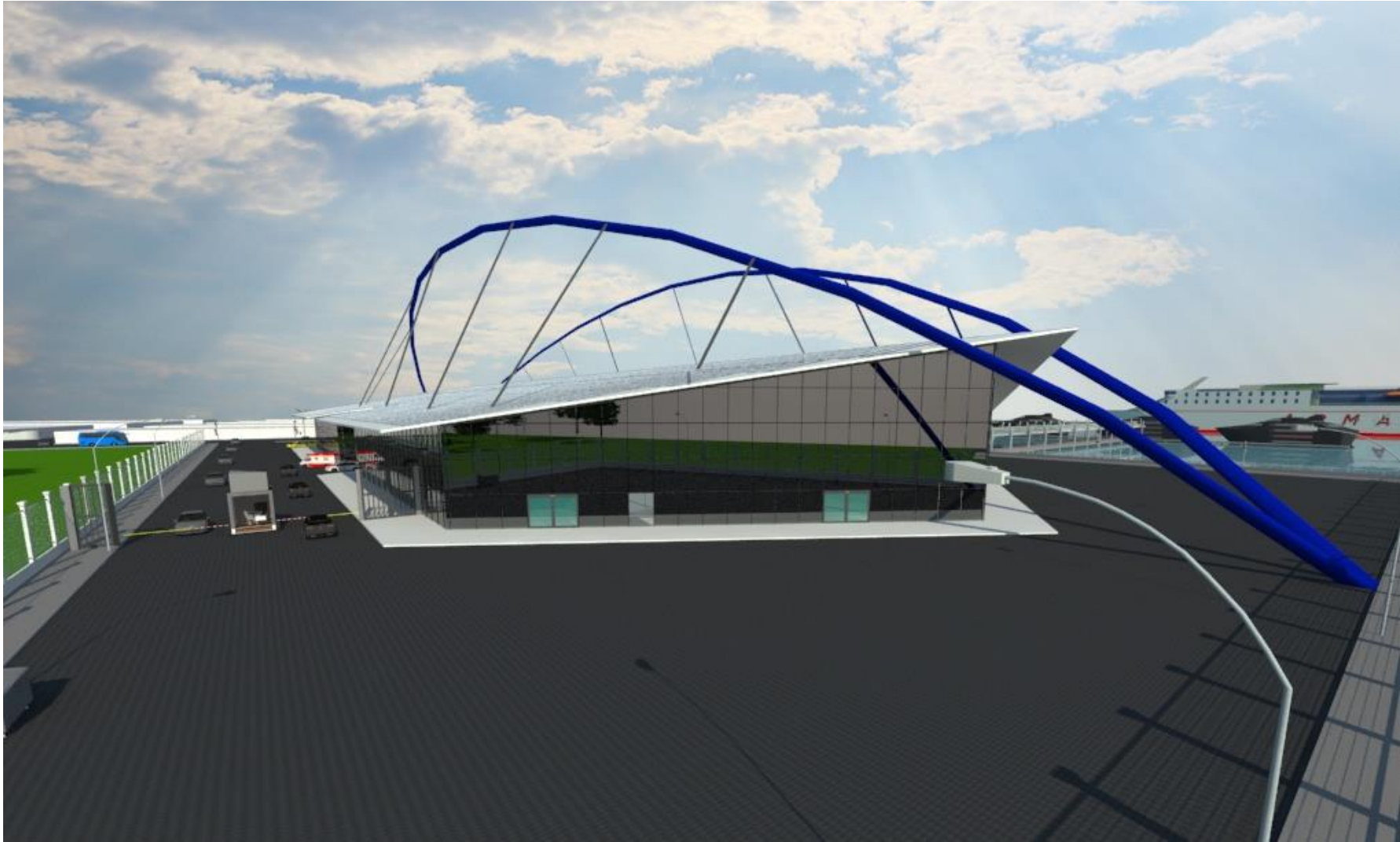
Fonte: Desenvolvido pela autora, 2016.

Figura 13 – Vista Frontal



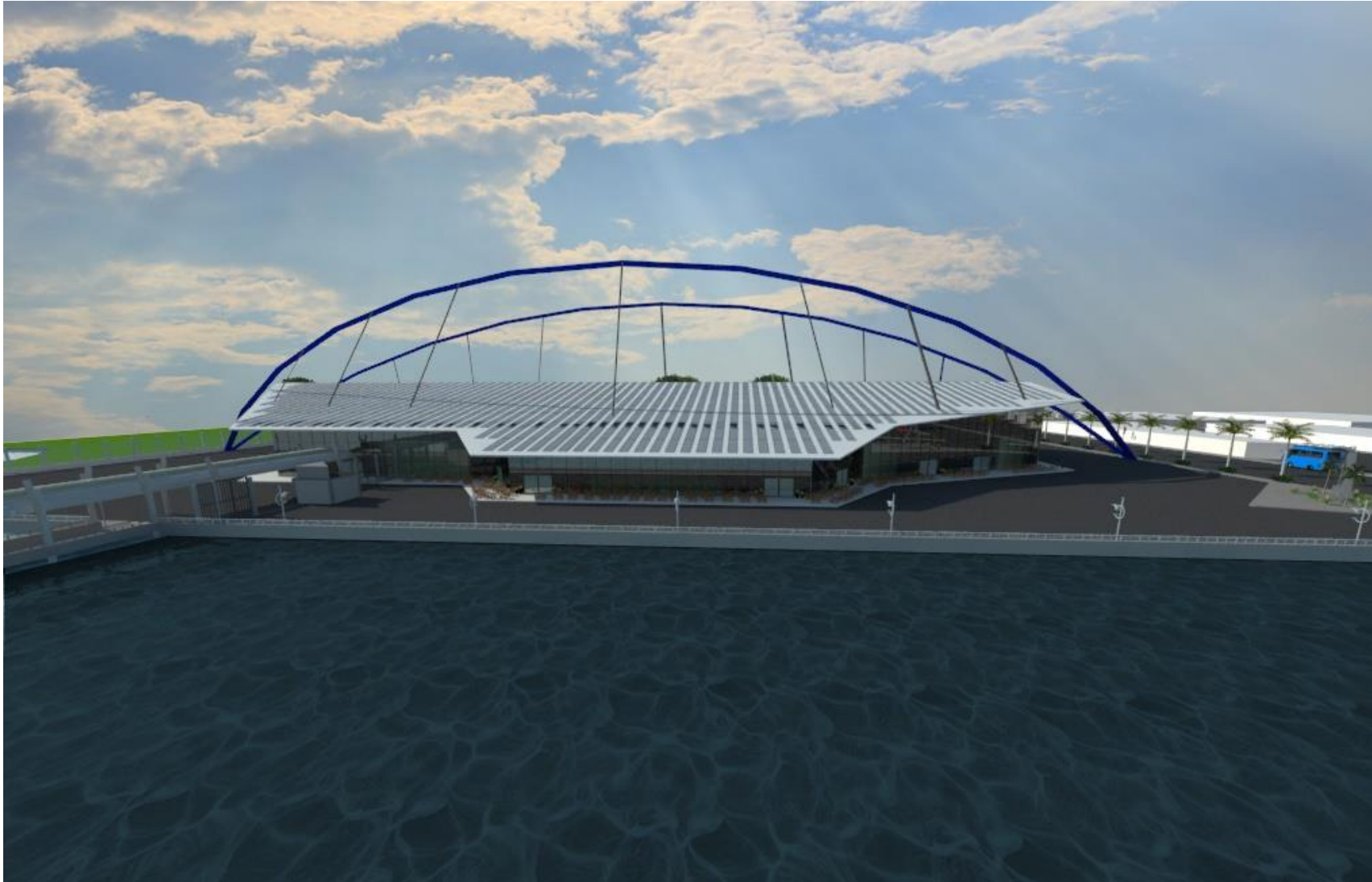
Fonte: Desenvolvido pela autora, 2016.

Figura 14 – Vista Lateral Direita.



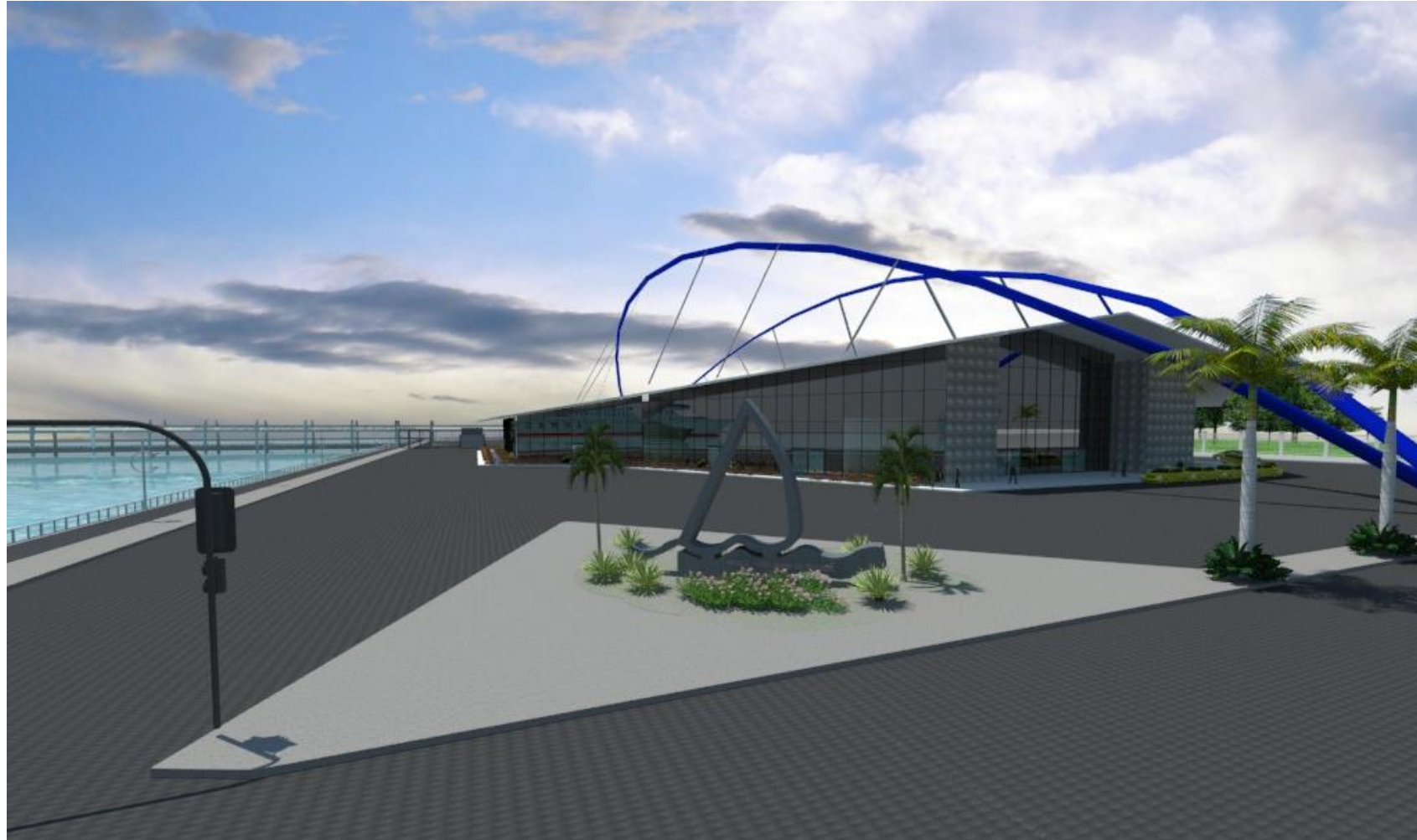
Fonte: Desenvolvido pela autora, 2016.

Figura 15– Vista Posterior



Fonte: Desenvolvido pela autora, 2016.

Figura 16 – Vista Lateral Esquerda



Fonte: Desenvolvido pela autora, 2016.



#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Porto tem uma relação forte com o desenvolvimento de um país. Sabe-se que este trabalho é de relevada importância para o desenvolvimento da região, que possui um potencial hidrográfico inquestionável, porém, extremamente carente de estudos e ações que possam modificar o atual quadro de abandono em que está o sistema de transporte hidroviário principalmente quando se trata de Turismo Náutico na Amazônia.

As condições de operação do transporte hidroviário são precárias e com bastante risco de acidentes, principalmente nas atividades de embarque e desembarque tanto dos passageiros quanto da carga das embarcações. Por isso, a proposta de um Complexo Portuário de Turismo para a cidade tomou como princípio garantir a segurança dos passageiros e organizar a operação de serviço, bem como receber a demanda do turismo náutico.

A elaboração do presente trabalho almejou a criação de um sistema construtivo utilizando os conceitos de arquitetura contemporânea sem deixar de lado a sustentabilidade de forma a se obter uma estrutura possível de ser utilizada para usos diversificados.

Projetar um espaço para este uso escolhido foi um desafio. Ao longo do desenvolvimento da proposta foram encontrados obstáculos principalmente para se chegar à solução final do sistema proposto, pois se trata de uma proposta inovadora que necessita de conhecimentos técnicos.

Além disso, outra dificuldade encontrada, embora este trabalho esteja em nível de anteprojeto, foi com relação ao detalhamento e especificação das peças que compõem o sistema, pois esta etapa do processo projetual é pouco explorada no curso, o que aponta a necessidade de maior aprofundamento e melhor abordagem do tema ao longo da graduação, a fim de familiarizar os futuros profissionais de arquitetura com o detalhamento de projetos arquitetônicos.

Apesar dos entraves encontrados, acredita-se que o trabalho realizado atendeu plenamente tal propósito, chegou-se, portanto, a uma solução funcional e prática concebendo-se uma estrutura leve. Vale ressaltar que, os contratemplos não foram considerados motivos para desmotivação, pelo contrário, tornaram o tema mais instigante no intuito de explorá-lo e desenvolvê-lo.

Esse estudo pode concluir que as condições de operação do transporte hidroviário são precárias e com bastante risco de acidentes, principalmente nas atividades de embarque e desembarque tanto dos passageiros quanto da carga das embarcações. Por isso, a proposta de um complexo hidroviário para a cidade tomou como princípio garantir a segurança dos passageiros e organizar a operação de serviço.

Por fim, apresentou-se um modelo de Complexo Hidroviário, que irá atender à demanda existente e futura. Desenvolvido em uma área de aproximadamente 11.000,00 m<sup>2</sup>, este projeto engloba: área de espera, balcões de atendimento, área de administração e apoio, banheiros públicos, praça de alimentação e depósito, rampas de acesso e flutuante, onde serão atracadas as embarcações. Todos os ambientes levam em consideração a norma técnica NBR 15450:2006 referente à acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário.

A melhoria da infraestrutura proposta com a implantação deste terminal possibilitará aumentar não só a eficiência do sistema de transporte hidroviário e, conseqüentemente, atrair novos usuários para o sistema, podendo alavancar o desenvolvimento do turismo na região.

Já no que tange ao turismo os entraves enfrentados pelo município sobre a questão do turismo em especial a oferta turística devem ser cogitados para que haja concorrência interna, várias estratégias podem ser trabalhadas entre parlamentares, secretários estaduais e municipais de turismo, prefeito, empresários, professores e consultores que devem discutir, detectar e sanar as deficiências que o local oferece.

Dessa maneira a melhoria da infraestrutura proposta com a implantação deste complexo possibilitará aumentar a eficiência do sistema de transporte hidroviário no que tange aos cruzeiros e, conseqüentemente, atrair novos usuários para o sistema, podendo alavancar o desenvolvimento do turismo na região.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACERENZA, Miguel Angel. **Administração do turismo**, vol. 1. Bauru, SP: EDUSC, 2002.

ADA (2006) **Plano de ação - 2006**. Agência de Desenvolvimento da Amazônia. Amazônia Legal. Belém.

ARAÚJO, Francisco Humberto Castelo Branco. **Sistema portuário brasileiro: evolução e desafios**. Disponível em: <[www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/francisco-humberto-castelo-branco-araujo.pdf](http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/francisco-humberto-castelo-branco-araujo.pdf)> Acesso: 10 de fevereiro de 2015.

ARANTES, Débora. **Mapa estratégico dos cruzeiros marítimos: as transformações necessárias ao desenvolvimento do setor no Brasil**. Disponível em: <[Http://www.brasilcruise.com.br/arquivos/pesquisa%20cruzeiros%20rgn.pdf](http://www.brasilcruise.com.br/arquivos/pesquisa%20cruzeiros%20rgn.pdf)> Acesso em: 06 setembro de 2015.

BENI, M. C. **Análise Estrutural do Turismo**. 11<sup>a</sup>. ed. São Paulo: SENAC, 2006.

BOOZ & COMPANY do Brasil consultores. **Análise e Avaliação da Organização Institucional e da Eficiência de Gestão do Setor Portuário Brasileiro**. São Paulo: Booz & Company, 2012.

BRASIL. Agência Nacional de Água - ANA. **Região Hidrográfica Amazônica: A maior do mundo em disponibilidade de água**. Disponível em: <<http://www2.ana.gov.br/Paginas/portais/bacias/amazonica.aspx>> Acesso em: 15 de outubro de 2014.

\_\_\_\_\_, ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviário **Resolução Nº 3.290-ANTAQ, de 14 de fevereiro de 2014**. Brasília: ANTAQ, 2014. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfsistema/publicacao/0000006358.pdf>> Acesso em: 18 de maio de 2014.

\_\_\_\_\_, Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

\_\_\_\_\_, **Instalação Portuária de Turismo**. Brasília, 2014b. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos\\_IPT.asp](http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos_IPT.asp)> Acesso em: 23 de fevereiro de 2014.

\_\_\_\_\_, **Panorama aquaviário**. Brasília, 2007. v. 1.

\_\_\_\_\_, **Panorama aquaviário**. Brasília, 2008. v. 2.

\_\_\_\_\_, **Resolução no 517, de 18 de outubro de 2005**. Aprova a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo, DOU I, de 08/11/2005.

\_\_\_\_\_, **Lei no 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (Lei dos Portos), D.O.U. de 26.2.1993.

\_\_\_\_\_, **Lei no 9.277, de 10 de maio de 1996**. Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais, D.O.U. de 13.5.1996.

\_\_\_\_\_, **Lei no 9.432, de 8 de janeiro de 1997**. Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, D.O.U. de 9.1.1997.

\_\_\_\_\_, Ministério dos Transportes. **PHE- Plano Hidroviário Estratégico**. Brasília, DF, 2013.

\_\_\_\_\_, Ministério do Turismo. **Estudos da Competitividade do Turismo Brasileiro**. Brasília, DF, 2007.

\_\_\_\_\_, Ministério do Turismo. **Marcos Conceituais**. Brasília, DF, 2015. - Disponível em: <[http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/Marcos\\_Conceituais.pdf](http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Marcos_Conceituais.pdf)> Acesso em: 08 de janeiro de 2015.

\_\_\_\_\_, Ministério do Turismo. **Turismo contribui com 9% do PIB mundial**. Brasília, DF, 2015. Disponível em: <[http://www.embratur.gov.br/piembraturnew/open-cms/salaImprensa/artigos/arquivos/Turismo\\_contribui\\_com\\_9\\_do\\_PIB\\_mundial.htm](http://www.embratur.gov.br/piembraturnew/open-cms/salaImprensa/artigos/arquivos/Turismo_contribui_com_9_do_PIB_mundial.htm)> Acesso em: 28 de março de 2015.

\_\_\_\_\_, Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2010-2016**. Brasília, DF, 2013.

\_\_\_\_\_, Ministério do Turismo. **Segmentação do turismo e o mercado**. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – Brasília, DF, 2010.

\_\_\_\_\_, **Programa de Regionalização do Turismo: Roteiros do Brasil**. Avaliação do Programa de Regionalização do Turismo – Resumo Executivo. Brasília, DF, 2010. Disponível em: <[http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/Livro\\_Regionalizaxo.pdf](http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Livro_Regionalizaxo.pdf)> Acesso em: 8 de janeiro de 2015.

CARVALHO, Fabrícia. **Rochas Sedimentares**. Disponível em: <<http://www.colada-web.com/geografia/paisagens-naturais/rochas>>. Acesso em: 04 de novembro de 2015.

CENSI, Juliana e MANSOUR, Clarissa. **Análise descritiva do panorama estrutural dos terminais de transporte marítimo de passageiros no Brasil**. Disponível em: <<http://www.cidesport.com.br/sites/default/files/3686>> Acesso em: 8 de abril de 2015.

COSTA, Naira R. A. **Projeto Porto Maravilha: a importância para o desenvolvimento turístico e sociocultural da zona portuária do rio de Janeiro**. Disponível em: <[http://www.proac.uff.br/turismo/sites/default/files/TCC\\_NAIRA\\_RAFAELE-\\_ANDRADE\\_DA\\_COSTA.pdf](http://www.proac.uff.br/turismo/sites/default/files/TCC_NAIRA_RAFAELE-_ANDRADE_DA_COSTA.pdf)>. Acesso em: 8 de janeiro de 2015.

CURCINO, Gabrielle dos Anjos. **Análise de adequabilidade de portos às novas teorias e práticas portuárias: um estudo de caso no porto de Belém**. Brasília-DF, 2007.

EMBRATUR, **Turismo contribui com 9% do PIB mundial**. Disponível em: <[http://www.embratur.gov.br/piembratur-new/opencms/salaImprensa/artigos/arquivos/Turismo\\_contribui\\_com\\_9\\_do\\_PIB\\_mundial.html](http://www.embratur.gov.br/piembratur-new/opencms/salaImprensa/artigos/arquivos/Turismo_contribui_com_9_do_PIB_mundial.html)> . Acesso em: 07 de março de 2015.

Ferreira, R.C.B. **Análise dos circuitos de produção, reprodução e subsistência do transporte hidroviário de passageiros nas ilhas da região metropolitana de Belém: uma contribuição para a revitalização do setor**. Tese, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém 2011.

GAMBA, Fernanda et al. **Cruzeiros marítimos: a segmentação de mercado para as agências de viagens**. São Paulo, 2002.

GIRAUD, Laire. **O renascimento e a consolidação dos cruzeiros marítimos no Brasil**. Disponível em: <<http://portogente.com.br/colunistas/laire-giraud/orenascimento-e-a-consolidacao-dos-cruzeiros-maritimos-no-brasil-34436>>. Acesso em: 13 dezembro 2014.

GRIMM, Alice Marlene. **2.1 Movimentos da Terra, Estações**. Disponível em: <<http://fisica.ufpr.br/grimm/aposmeteo/cap2/cap2-1.html>> Acesso em: 04 de janeiro de 2016.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. **Macapá- Amapá**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=160030>> . Acesso em: 25 de maio de 2015.

**Introdução ao turismo**/direção e redação Amparo Sancho; traduzido por Dolores Martin Rodriguez Corner. São Paulo: ROCA, 2001.

JESUS, Edmir dos Santos & NEVES, Daniel Gonçalves das. **Caracterização do vento em Macapá-Ap no período de 2003 a 2005**. Disponível em: <<http://www.cb-met.com/cbm-files/14-85b16bcc0755193dd1c81fb4a9d24f26.pdf>> Acesso em: 25 de abril de 2015.

LIMA, B.C.R.; VINZON,S.B **Observações de ondas no Canal Norte do rio Amazonas: planície de Macapá (AP)** . Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, 2009. 4 e 5 p. VIII Simpósio sobre Ondas, Marés, Engenharia Oceânica e Oceanografia por Satélite – OMAR-SAT

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. Ed. Martins Fontes. São Paulo, 2006.

MORAES, H. B. **Portos, Apostila da disciplina Portos, curso de Engenharia Civil, Faculdade Ideal (FACI)**. Belém, 2006.

NEVES, Laert Pedreira. **Adoção do Partido na Arquitetura**. Salvador: Centro Editorial da UFBA, 1989, p.27

OMT, Organização Mundial do Turismo. **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Roca, 2001

PAGE, Stephen J., **Transporte e turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001

PALHARES G.L. ,2002, **Transportes Turísticos**. São Paulo, Aleph.

PIER MAUÁ S.A. Disponível em <<http://www.piermauasa.com.br/Default.aspx>>.

Acesso em: 25 de março de 2015.

PORTOS, Secretaria Dos. **Potencial do cruzeiro marítimo no Brasil**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/noticias-portuarias/2009-clipping/noticiasportuarias-do-mes-de-agosto/clipping-portuario/?searchterm=codesp>>. Acesso em: 05 de maio 2014.

PORTO, M. M. **Os sistemas portuário/hidroviário brasileiro. Nota 008/94**. Brasília: Secretaria de Planejamento, Ministério dos Transportes, 1994.

REVISTA Portogente. **Logística de Transportes**. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/logistica-de-transportes-73441>>. Acesso em: 08 de março de 2016.

RODRIGUES, Edgar. **O Amapá: Macapá (Capital)**. Disponível em: <<http://www.amapadigital.net/maca-pa.php#economia>>. Acesso em: 04 de abril de 2015.

RONÁ, Ronaldo. **Transportes e turismo**. Barueri: Manole, 2002

SANTOS, Emmanuel Raimundo Costa. **Configuração Geográfica e Interação Espacial no Amapá**. In: XVI Encontro Nacional dos Geógrafos Crise, práxis e autonomia: espaços de resistência e de esperanças - Espaço de Socialização de Coletivos – Anais... Porto Alegre – RS: 2010. 1-13p.

SEP/PR & UFRJ – Secretaria de Portos da Presidência da República e Universidade Federal do Rio de Janeiro. **Guia de Boas Práticas Portuárias**: Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes nos Portos Marítimos Brasileiros. Brasília, 2013.

SETUR AP. **Secretaria de Turismo do Amapá**. Disponível em: <<http://www.setur.ap.gov.br>>. Acesso em: 04 de abril de 2015.

SILVA, Nélio da. **Amazônia azul**: o mar que nos pertence. Rio de Janeiro: Record, 2006.

TORRES, Adilson Moreira. & ROBRINI, Maâmar El- **Erosão e progradação do litoral brasileiro**|AMAPÁ. Disponível em: <[http://www.mma.gov.br/estruturas/sqa\\_sigercom/\\_publicacao/78\\_publicacao12122008085341.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/sqa_sigercom/_publicacao/78_publicacao12122008085341.pdf)> Acesso em: 04 de abril de 2015.

VIEIRA, G. B. B (2007). **Transporte internacional de cargas**. 2 ed. São Paulo: Aduaneiras.

WHAB, S. **Introdução à administração do turismo**. São Paulo: Pioneira, 1991.