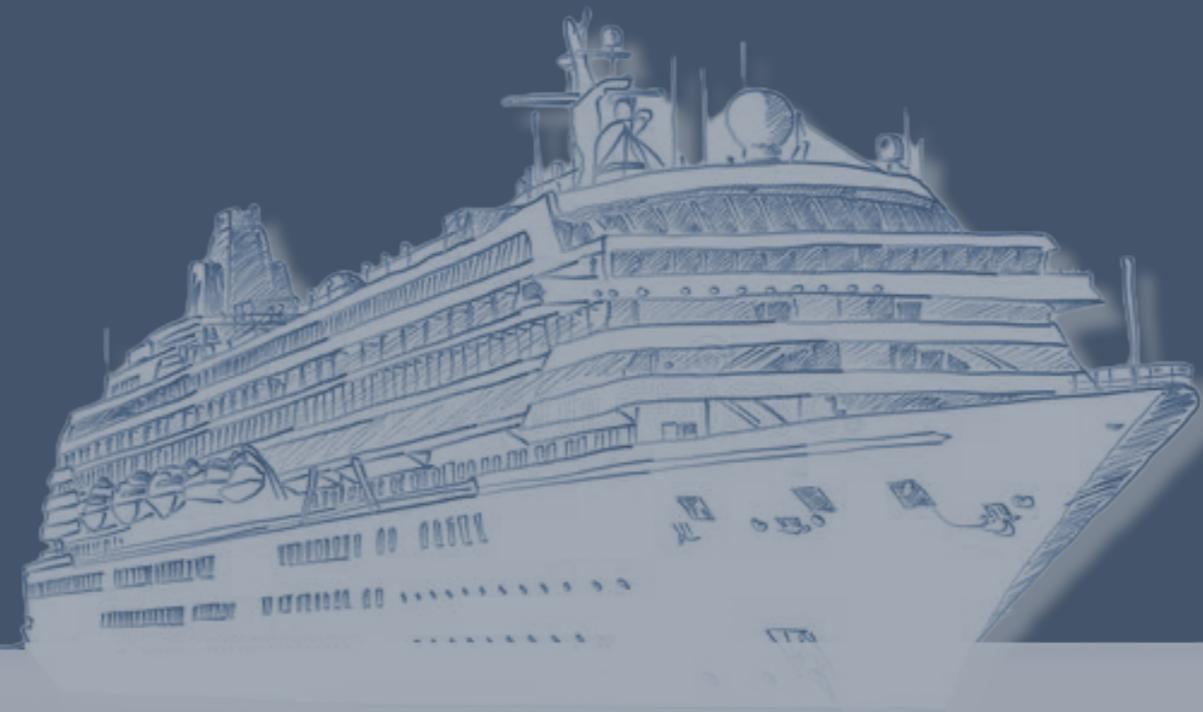




**CRUZEIROS MARÍTIMOS COMO INDUTORES DE ESTRATEGIAS PARA UM NOVO
WATERFRONT DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.**

LETICIA GARCIA PEREZ
SÃO PAULO
2022



UNIVERSIDADE PREBITERIANA MACKENZIE
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

**CRUZEIROS MARÍTIMOS COMO INDUTORES DE ESTRATEGIAS PARA UM NOVO
WATERFRONT DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.**

LETICIA GARCIA PEREZ

Trabalho final de graduação do curso de Arquite-
tura e Urbanismo da Universidade Prebiteriana
Mackenzie para obtenção do diploma de Arquiteta
e Urbanista

Orientador de Monografia:

PhD. Arq. Urb. Carlos Andrés Hernández Arriagada

Orientador de Projeto:

Dr. Arq. Urb. Silvio Sant'anna

Orientador de Experimentação:

Ms.c Arq. Urb. Sérgio Salles

São Paulo
2022

**CRUZEIROS MARÍTIMOS COMO INDUTORES DE ESTRATEGIAS PARA UM NOVO
WATERFRONT DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.**

LETICIA GARCIA PEREZ

Dr. Arq. Urb. CARLOS ANDRÉS HERNÁNDEZ ARRIAGADA

Dr. Arq. Urb. SILVIO SANT´ANNA

Dr. Arq. Urb. MÁRIO BISELLI

Ms.c Arq. Urb. GLAUCIA CRISTINA GARCIA DOS SANTOS

Dr(c) Arq. Urb. ADRIANA MARÍN TORO.

São Paulo
2022

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço aos meus pais, por todo o apoio e incentivo que me deram em toda a minha jornada. Por todos os ensinamentos ao longo dos anos que me auxiliaram a formarem meu caráter e os meus princípios.

A minha família, por estarem presentes em todos os momentos, sempre estarem prontos a ajudar, em especial Telma e Rogério que sem eles nada disso seria possível e Marcos e Ana Lucia por suporte e encorajamento.

Aos meus avós, Veneranda e em memória André por formarem a pessoa que eu sou hoje e sempre me incentivarem os estudos.

Ao meu orientador, Carlos Andrés Hernández Arriagada, por todo o conhecimento aprendido, pela paciência e respeito a todo o processo. Por dar início a minha formação e por finalizá-la, fechando um ciclo super importante da minha formação acadêmica.

Ao Professor Silvio Sant'anna, por todo o auxílio ao longo dessa trajetória e pela persistência a orientar um projeto de grandes dimensões.

Aos meus amigos, por toda a compreensão durante toda a faculdade, pelas palavras de incentivos, pelos desabafos e por todos os momentos que passamos juntos, fato que tornou essa trajetória mais leve e menos árdua.

Ao meu namorado, Gabriel Achôa por toda a ajuda e incentivo durante a faculdade. Por toda a compreensão e paciência com os trabalhos e entregas.

A todas as pessoas, que de alguma forma contribuíram para a finalização desta etapa acadêmica.

Existem várias correntes marítimas que navegam por diferentes caminhos,
mas só às viagens da vida podem te levar a destinos inesperados.
Atoral

RESUMO

Em diferentes partes do mundo, a área portuária é considerada um investimento essencial para o desenvolvimento econômico e para a conexão da cidade com a borda costeira. O porto é um local com múltiplos conflitos de interesses e por isso, mesmo sendo uma das entradas das cidades, pode ocorrer o fechamento da frente marítima para a vivência social. Apesar de sua grande importância e extensas reformas ao longo dos séculos, a cidade do Rio de Janeiro, não se esquivava desse padrão.

Desta maneira, a presente pesquisa tem o objetivo de discutir como o planejamento das reformas urbanas influenciaram a organização do território, a partir do estudo do histórico da cidade e seus desdobramentos, principalmente considerando os planos urbanos da área portuária e seu entorno. O território estudado se localiza nas proximidades da Praça Mauá, na Área Portuária do Rio de Janeiro.

Após análise dos indicadores da área e a consequente verificação da potencialidade do local, foram propostas estratégias de projeto para estimular ações econômicas, governamentais, urbanas e turísticas, gerando futuros cenários condizentes com as problemáticas do território. O projeto proposto se transpõe como um elemento estratégico para criar dinâmicas no território em transformação, fomentando o turismo, impulsos econômicos, criação de novos postos de trabalho e novas conexões entre a borda costeira e a cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Cruzeiros Marítimos; Zona Portuária; Economia marítima; Desenvolvimento Territorial.

ABSTRACT

In different parts of the world, the port area is considered an essential investment for economic development and for connecting the city with the coastal border. The port is a place with multiple conflicts of interest and therefore, even though it is one of the entrances to cities, the seafront may be closed to social life.

Despite its great importance and extensive reforms over the centuries, the city of Rio de Janeiro does not deviate from this pattern. In this way, the present research aims to discuss how the planning of urban reforms influenced the organization of the territory, from the study of the city's history and its developments, mainly considering the urban plans of the port area and its surroundings. The territory studied is located near Praça Mauá, in the Port Area of Rio de Janeiro.

After analyzing the indicators of the area and the consequent verification of the potential of the place, project strategies were proposed to stimulate economic, governmental, urban and tourist actions, generating future scenarios consistent with the problems of the territory. The proposed project is transposed as a strategic element to create dynamics in the territory in transformation, promoting tourism, economic impulses, creation of new jobs and new connections between the coastal border and the city.

KEYWORDS: Maritime Cruises; Portuary zone; Maritime economy; Territorial Development.

SUMÁRIO

[INTRODUÇÃO]

[CAPÍTULO 01] TERRITÓRIO

1.1 História do Cais de Valongo	32
1.2 História do Rio de Janeiro	36
1.3 Zona Portuária do Rio de Janeiro	42
1.4 Pier Mauá	54

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

2.1 Introdução	68
2.2 Objetivo	72
2.3 Metodologia	72
2.4 Resultado	76
2.5 Conclusão	83
2.6 Notas	88

[CAPÍTULO 03] ESTUDO DE CASO

3.1 Projeto 01: Urbano	92
3.2 Projeto 02: Arquitetura	98
3.2.1 Introdução ao programa do edifício	
3.2.2 Desenvolvimento do projeto	
3.2.3 O edifício principal	
3.2.4 Revisão do estudo Prévio	
3.2.5 Desenvolvimento do Projeto do novo terminal de cruzeiros após a fase de revisão do estudo Prévio	
3.2.6 O cais acostável para navios de cruzeiro	
3.2.7 Doca de recreio e cais fluviomarítimos	
3.2.8 Edifício de apoio ao núcleo de recreio	
3.2.9 A dimensão crítica do estabelecimento de relação terra-terminal de cruzeiros e doca de recreio	
3.2.10 Área de Intervenção	

3.3 Visita em campo e Workshop: Rio de Janeiro

128

- 3.3.1 Workshop on design strategies of degraded port zones in Guanabara Bay e vista ao porto do Rio de Janeiro;
- 3.3.2 Visita à Companhia Docas do Rio de Janeiro.

[CAPÍTULO 04] ANÁLISE DO TERRITÓRIO

4.1 Indicadores: Investigação do território	134
4.1.1 Mapas de análise territorial	
4.1.2 Gráficos de análise cruzeirista	
4.2 Potencializar e Impulsionar	154
4.3 Ações Táticas	162
4.4 Estratégias projetuais	166

[CAPÍTULO 05] PROJETO URBANO

5.1 Partido	172
5.2 Programa	182
5.3 Corte	206
5.4 Elevação	216
5.5 Ampliação 1:75	224
5.6 Experimentação	230
5.6.1 Estrutura e detalhamentos	
5.6.2 Marina	
5.6.2 Materialidade e insolação	
5.6.2 Simulação do escoamento de pessoas	

[CONSIDERAÇÕES FINAIS]

262

[BIBLIOGRAFIA]

264

[ANEXO]

278



LISTA DE FIGURAS

[CAPÍTULO 01] TERRITÓRIO

Figura 1.1: Sítio Arqueológico Cais do Valongo - Rio de Janeiro (RJ).

Figura 1.2: Mapa do Rio de Janeiro

Figura 1.3: Sítio Arqueológico Cais do Valongo - Rio de Janeiro

Figura 1.4: Av. central (hoje Rio Branco) em 1906 com o canteiro arborizado no centro.

Figura 1.5: Rio de Janeiro e Avenida Beira Mar.

Figura 1.6: Porto do Rio de Janeiro.

Figura 1.7: Porto Maravilha reconstrução da infraestrutura urbana na região portuária do Rio.

Figura 1.8: Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região Portuária do Rio de Janeiro.

Figura 1.9: Vista aérea Píer Maúa.

Figura 1.10: Plano de mobilidade projeto Porto Maravilha.

Figura 1.11: Vista da Praça Mauá a partir do terraço do Museu de Arte do Rio

Figura 1.12: Tabela de Ações e Proposta Porto Maravilha.

Figura 1.13: Avenida Rodrigues Alves em 2013 e 2019.

Figura 1.14: Praça Mauá, vista aérea, Rio de Janeiro, anos 1910.

Figura 1.15: Praça Mauá, tendo ao fundo o Palácio Episcopal, Rio de Janeiro, anos 1920.

Figura 1.16: Navio Ancorado. 1920.

Figura 1.17: Barão de Mauá.

Figura 1.18: Vista aérea Píer Maúa. Fonte: Porto e Navios.

Figura 1.19: Imagem de divulgação MAR.

Figura 1.20: Museu do Amanhã.

Figura 1.21: Linha do Tempo da evolução urbana.

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

Figura 2.1: Conjunto de fotos atual Porto Maravilha.

Figura 2.2: Mapa de localização da área de interesse.

Figura 2.3: Metodologia em Estratégias Projetuais.

Figura 2.4: Gráfico de impacto econômico no setor de Cruzeiros Brasileiros.

Figura 2.5: Gráfico de chegadas de Turista Internacional.

Figura 2.6: Tabela de chegada de turistas internacionais no Mundo, na América do Sul e no Brasil, anos 1999-2020.

Figura 2.7: Gráfico de destinos brasileiros mais visitados por motivação de lazer no Brasil, de 2015 a 2019 (%).

Figura 2.8: Gráfico de chegada de turistas internacionais no estado do Rio de Janeiro por via e acesso (2019-2021).

Figura 2.9: Tabela de Macro Estratégias Econômicas e Turísticas. Fonte: Produção autoral.

Figura 2.10: Mapa de Macro Estratégias Econômicas Mitigadoras, análise da Baía de Guanabara, RJ.

Figura 2.11: Mapa de Macro Estratégias Turísticas Mitigadoras, análise da Baía de Guanabara, RJ.

[CAPÍTULO 03] ESTUDO DE CASO

Figura 3.1: Porto Canaveral, Orlando.

Figura 3.2: “Biachline”.

Figura 3.3: Implantação urbana do Porto Canaveral

Figura 3.4: Terminais das principais companhias

Figura 3.5: Terminal 3

Figura 3.6: Terminal de Passageiros a partir da Costa

Figura 3.7: Localização do Aeroporto e das estações de metrô próximas ao Terminal Marítimo de Passageiros.

Figura 3.8: Implantação do projeto

Figura 3.9 e 3.10: Fotografia da construção

Figura 3.11: Interligação entre as diferentes funções e espaços associados ao projeto.

Figura 3.12: Panorâma de Leixões a partir da bacia portuária.

Figura 3.13: Foto da maquete

Figura 3.14: Corte do Edifício Principal

Figura 3.15: Foto do principal acesso no térreo

Figura 3.14: Planta do pavimento térreo.

Figura 3.15: Planta do primeiro pavimento.

Figura 3.16: Fotografia do segundo pavimento

Figura 3.17: Subdivisão do segundo pavimento para atender a demanda da Universidade.

LISTA DE FIGURAS

[CAPÍTULO 03] ESTUDO DE CASO

Figura 3.18: Planta do segundo pavimento.

Figura 3.19: Elevação do projeto.

Figura 3.20: Fotografia do terceiro pavimento com foco na fachada de vidro.

Figura 3.21: Planta do terceiro pavimento

Figura 3.22: Conjunto de Fotografias do átrio central

Figura 3.23: Corte do projeto

Figura 3.24: Elevação

Figura 3.25: Fotografia da cobertura com vista para o mar

Figura 3.26: Planta Cobertura

Figura 3.27: Croqui do projeto

Figura 3.28: Foto da cobertura

Figura 3.29: Layout do projeto correspondente à fase de revisão do Estudo Prévio, IHRH (2007)

Figura 3.30: Tabela do Boat do núcleo de recreio

Figura 3.31: Edifício de apoio ao núcleo de recreio

Figura 3.32: Cais de embarque, desenhos de estudo

Figura 3.33: O edifício, o plano de água. Ensaios de texturas e formas.

Figura 3.34: Organograma base do projeto, 2005

Figura 3.35: Análise urbana de equipamentos, áreas verdes e espaços de lazer.

Figura 3.36: Análise do estudo do solo e edificações.

Figura 3.37: Quadro de distribuição das áreas ocupadas (m²)

Figura 3.38: Fotografia do Porto Recreio para o Terminal de passageiros.

Figura 3.39: Fotografia de visita ao Porto do Rio

Figura 3.40: Conjunto de fotos das atividades do Workshop

Figura 3.41: Conjunto de fotos da visita ao Porto do Rio de Janeiro

[CAPÍTULO 04] ANÁLISE DO TERRITÓRIO

Figura 4.1: Implantação do balizamento

Figura 4.2 e 4.3: Batimetria da Baía e Amplitude de Rugosidade de Fundo

Figura 4.4: Conjunto de imagens da taxa de renovação da Baía de Guanabara no período do verão em um mês

Figura 4.5: Gráfico da taxa de renovação na Baía de Guanabara

Figura 4.6: Mapa da batimetria atual da área portuária

Figura 4.7: Mapa da antiga batimetria da área Portuária

Figura 4.8: Mapa PDZ Porto do Rio de Janeiro - Zoneamento Atual

Figura 4.9: Mapa PDZ Porto do Rio de Janeiro - Zoneamento Atual das áreas arrendadas

Figura 4.10: Mapa de uso do solo

Figura 4.11: Mapa gabarito de altura, curva de nível e favela

Figura 4.12: Corte longitudinal para Norte

Figura 4.13: Corte longitudinal para Sul

Figura 4.14: Mapa de isócrona de 20 minutos de caminhabilidade.

Figura 4.15: Mapa de equipamentos.

Figura 4.16: Mapa de intermodais de transporte

Figura 4.17: Cartografia Turística

Figura 4.18: Impacto do segmento de cruzeiros na economia

Figura 4.19: Gráfico do Número de passageiros no Mundo (em milhões) 2009-2021

Figura 4.20: Gráfico do impacto econômico total (em milhões) 2013-2021

Figura 4.21: Esquema índice de alavancagem econômica na temporada 2021/2022

Figura 4.22: Gráfico do número de passageiros por temporada

Figura 4.23: Gráfico de Atracagem por Temporada

Figura 4.24: Mapa de Impulsionar

Figura 4.25: Mapa de potencializar

Figura 4.26: Mapa de reurbanizar

Figura 4.27: Mapa de reconectar

Figura 4.28: Mapa de fluxos

Figura 4.29: Mapa de descontinuidade

Figura 4.30: Mapa de eixo nodais.

Figura 4.31: Mapa de continuidade

Figura 4.32: Mapa de estratégias projetuais

[CAPÍTULO 05] PROJETO URBANO

Figura 5.1: Perspectiva Aérea Urbana.

Figura 5.2: Tabela de navios que atracam no RJ

Figura 5.3: Implantação urbana.

Figura 5.4: Imagem ilustrativa da vista do observador para o terminal.

LISTA DE FIGURAS

[CAPÍTULO 05] PROJETO URBANO

Figura 5.5: Imagem ilustrativa da vista do entre terminais.

Figura 5.6: Imagem ilustrativa do calçadão arborizado da Rodrigues Alves.

Figura 5.7: Planta Térreo.

Figura 5.8: Ampliação 01 do pavimento térreo.

Figura 5.9: Ampliação 02 do pavimento térreo.

Figura 5.10: Imagem representativa do pavimento térreo.

Figura 5.11: Planta do Primeiro pavimento.

Figura 5.12: Ampliação 01 do primeiro pavimento.

Figura 5.13: Ampliação 02 do primeiro pavimento.

Figura 5.14: Imagem representativa do primeiro pavimento no espaço de espera.

Figura 5.15: Planta do Primeiro pavimento.

Figura 5.17: Imagem representativa do segundo pavimento no espaço de alimentação.

Figura 5.18: Planta da cobertura.

Figura 5.19: Perspectiva explodida de um módulo de cobertura.

Figura 5.20: Planta do Primeiro pavimento.

Figura 5.21: Ampliação do subsolo.

Figura 5.22: Tabela quadro de áreas do programa

Figura 5.23: Perspectiva explodida setorizada.

Figura 5.24: Diagrama de fluxos.

Figura 5.25: Corte AA.

Figura 5.26: Corte AA, ampliação 01.

Figura 5.27: Corte AA, ampliação 02.

Figura 5.28: Corte AA, ampliação 03.

Figura 5.29: Corte BB.

Figura 5.30: Corte CC.

Figura 5.31: Elevação 01.

Figura 5.32: Elevação 02.

Figura 5.33: Elevação 03.

Figura 5.34: Elevação 04.

Figura 5.35: Ampliação corte em 1:75, ajustada.

Figura 5.36: Ampliação fachada em 1:75, ajustada.

Figura 5.37: Ampliação da planta do térreo em 1:75, ajustada.

Figura 5.38: Ampliação da planta do primeiro pavimento em 1:75, ajustada.

Figura 5.39: Ampliação da planta do segundo pavimento em 1:75, ajustada.

Figura 5.40: Ampliação da planta da cobertura em 1:75, ajustada.

Figura 5.41: Gráfico da concepção estrutural.

Figura 5.42: Gráfico de pré-dimensionamento de pilar mélico.

Figura 5.43: Gráfico de pré-dimensionamento de vigas de alma cheia.

Figura 5.44: Detalhe conexão laje de concreto e pilar metálico 50cm.

Figura 5.45: Detalhe conexão laje de concreto e pilar metálico 100cm.

Figura 5.46: Detalhe conexão pilar circular e viga metálica.

Figura 5.47: Detalhe fixação da estrutura spider glass na cobertura.

Figura 5.48: Detalhe fixação da membrana e das estruturas dos spider glass interno e externo.

Figura 5.49: Detalhe fixação da estrutura spider glass na laje.

Figura 5.50: Detalhe cobertura e fixação painel fotovoltaico.

Figura 5.51: Detalhe fechamento e forro.

Figura 5.52: Detalhe drywall shaft e banheiro.

Figura 5.53: Detalhe conexão laje, piso, viga e pilar.

Figura 5.54: Tipologias das embarcações.

Figura 5.55: Tabela de barcos de atracagem na marina.

Figura 5.56: Perspectiva da marina e do novo terminal marítimo de transporte.

Figura 5.57: Esquema da concretagem.

Figura 5.58: Conjunto de imagens da madeira utilizada na cobertura.

Figura 5.59: Diagrama de insolação.

Figura 5.60: Análise das fachadas com a carta solar fachada 01.

Figura 5.61: Análise das fachadas com a carta solar fachada 02.

Figura 5.62: Análise das fachadas com a carta solar fachada 03.

Figura 5.63: Análise das fachadas com a carta solar fachada 04.

Figura 5.64: Estações de VLT Carioca e destaque para os pontos da área de estudo.

Figura 5.65: Mapa de ônibus mais próximos ao projeto.

Figura 5.66: Rotas do novo transporte hidroviário.

Figura 5.67: Diagrama de simulação do escoamento de pessoas.

Figura 5.68: Vista do observador para projeto

Figura 5.69: Vista aérea do projeto urbano 02.

SIGLAS

AEIU: Área de Especial Interesse Urbanístico

ANAP: Associação Amigos da Natureza da Alta Paulista

BRT: Bus Rapid Transit

CDRJ: Companhia de Docas do Rio de Janeiro

CLIA: Cruise Lines International Association

DHN: Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil

ESPII: Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional

FGV: Fundação Getulio Vargas

IBGE: Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH: Índice de desenvolvimento Humano

IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

LAB EEE: Laboratório de Eficiência Energética em edificações

LABSTRATEGY: Laboratório de Estratégias Projetuais

LUOS: Lei de Uso e Ocupação do Solo

M.E.P: Metodologia em Estratégias Aplicadas

OMS: Organização Mundial da Saúde

OMT: Organização Mundial do Turismo

OUC: Operação Urbana Consorciada

PEDPL: Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões

PIB: Produto Interno Bruto

PNLP: Plano Nacional de Logística Portuária

PZD: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário

UNESCO: Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UNWTO: World Tourism Organization

UVA: Universidade Veiga de Almeida

VLT: Veículo Leve sobre trilhos

ZUM: Zona de Uso Misto



[INTRODUÇÃO]

A “Cidade Maravilhosa” é conhecida internacionalmente como o Rio de Janeiro devido a suas belezas naturais e local de grandes acontecimentos históricos que fomentam a identidade nacional. Em decorrência disso, a cidade possui um destaque no turismo, pois oferece ao visitante uma diversidade de entretenimentos (IRVING; CORRÊA; MORAES, 2011). O Rio como uma das cidades litorâneas mais turísticas do Brasil, apresenta borda costeira de grande importância histórica, pois a cidade era o ponto central da relação entre Portugal e sua Colônia, com o porto desempenhando um papel de escoamento de matéria prima, ouro e café. Tal fato, implicou no enriquecimento da cidade, fomentando

investimentos e atraindo pessoas para essa localidade, resultando assim em um rápido e desordenado crescimento urbano. Após muitas reformas urbanas, como a de Pereira Passos e a de 1910 com o “Novo Porto do Rio”, a cidade tomou proporções internacionais e reconhecimento no mercado mundial. No entanto, com a migração de indústrias e fábricas para outras localidades, a região portuária iniciou o processo de degradação, fato que levou o distanciamento da cidade tornando-se pouco atrativa para esfera coletiva (SANTOS, 2016). Portanto, a ideia é qualificar a relação da dinâmica do Rio de Janeiro com a sua área portuária, como elucida Ribeiro:

"A cidade não cansa de se reinventar; o Cristo reina soberano no cenário verde; cidade maravilhosa mutante ... (mas) com janelas abertas para o passado; Foi aqui (Zona Portuária) com a mistura de tantas expressões que surgiu boa parte do que chamamos de cultura carioca (SANTOS, 2016 apud RIBEIRO, 2015, p.17)

INTRODUÇÃO

Diante desse quadro, a monografia tem como objetivo estudar e analisar a borda costeira da Baía de Guanabara, situada na cidade do Rio de Janeiro. Identificando as principais problemáticas da cidade supracitada fomentando ideias de melhoria da infraestrutura de transporte marítimo de passageiros de uma forma mais eficiente e sustentável. Além disso, é de grande relevância para a pesquisa reconhecer a hinterlândia consolidada no território, com a finalidade de identificar pontos com potencial de implantação de novo terminal, que contribuem positivamente para criação de novas urbanidades frente às

futuras demandas de fluxos das pessoas na esfera urbana. Estas características irão possibilitar criar novas dinâmicas urbanas, fato que é fundamental para a aplicação do processo estratégico que proporciona soluções e ações categorizando um em determinada periodicidade acional. Com esse compilado de estratégias possibilitará a formulação de cenários projetuais para o desenvolvimento da infraestrutura dessa modalidade turística e posteriormente melhora econômica da cidade. A partir dessa avaliação, se estabeleceu a seguinte pergunta norteadora para a pesquisa:

“De que maneira a revitalização da infraestrutura de chegada do transporte portuário de passageiros na cidade do Rio de Janeiro, fomenta novas dinâmicas em diversas escalas entre a borda costeira e o tecido urbano, poderá impactar positivamente no setor turístico e econômico da cidade ?”2016 apud RIBEIRO, 2015, p.17)

A proposta para o Rio de Janeiro visa a revitalização da infraestrutura de chegada do transporte portuário de passageiros na cidade do Rio de Janeiro, fomentando novas dinâmicas em diversas escalas entre a borda costeira e o tecido urbano, além de impactar positivamente no setor turístico e econômico da cidade. A intenção final é produzir um objeto arquitetônico que atinja os objetivos almejados, analisando os indicadores territoriais que impulsionam a criação de estratégias para a área; estudando o impacto da zona Portuária e sua conexão com a cidade (Hinterlândia); entendendo a nova demanda e logística da área;

_ capítulo 01

Neste primeiro será analisada a relevância e importância do Porto localizado na Baía de Guanabara, a partir de uma pesquisa do histórico que relaciona o desenvolvimento da cidade em detrimento da economia portuária ao longo dos anos. Com base no contexto histórico é possível entender os

criando novas urbanidades trazendo maior fruição para esses espaços; requalificando o Terminal Marítimo Portuário e o Píer Mauá. Essas medidas permitem prever problemas pré-existentes, como desemprego, superlotação dos terminais e fortalecendo aspectos econômicos na região.

A organização do trabalho será realizada em 5 capítulos, dispostos de maneira em que os quatro primeiros, sejam focados na conceituação da área e do tema tratados durante a monografia com a finalidade analisar e aplicar as decisões no capítulo final, o qual apresentará o objeto projetual.

motivos do afastamento da esfera urbana perante a área portuária, fato que é de grande relevância para compreender a degradação atual que resulta na configuração da borda costeira. Além disso, foi analisado o Plano Urbano do projeto do Porto Maravilha e suas fases concluídas e as próximas ações que ainda irão se consolidar.

INTRODUÇÃO

_ capítulo 02

Este capítulo investiga o histórico do Rio de Janeiro, com as reformas urbanas e sua importância histórica, principalmente da Área Portuária, com intuito de verificar o potencial turístico da região. A partir disso, foi analisada a evolução dos navios de cruzeiros e consolidação dos mesmo como vertente turística em uma esfera internacional. Nesse sentido, foi verificado o cenário atual turístico e a recuperação desse mercado pós pandemia. Já na escala nacional constata-se a preferência entre os estados e as cidades pelo Rio de Janeiro, assim, notando o grande potencial e seus impactos econômicos. Por fim, incentivou-se a implementação de protocolos de segurança para amenizar as futuras crises endêmicas, além de mitigar estratégias econômicas e turísticas que podem resultar em ações que potencializam e implementam o território.

_ capítulo 03

No capítulo são abordados os estudos de caso urbano, projetual e visita presencial ao Rio de Janeiro. Sendo essa referência de grande importância para compreender melhor o território, além de aprofundar nas particularidades do Terminal de Passageiro, principalmente na parte programática com o caso de Matozinhos. Já o projeto urbanos contribuiu para entender melhor a importância e potencial dessa vertente marítima em uma escala nacional. No caso da visita ao Porto do Rio foi possível verificar as problemáticas estudadas nos capítulos anteriores e os sistemas de funcionamento e lógicas que ocorrem em um Porto internacional.

_ capítulo 04

Referente ao território, especialmente o Terminal Marítimo de Passageiros. O capítulo aborda mapeamento da cidade e estudo das propostas de requalificação, buscando compreender as deficiências e potencialidades desta região, com a finalidade de propor um plano urbano de requalificação que seja condizente com a infraestrutura fundamentada nas propostas por Hernández (2012) com o método M.E.P que resultam nas estratégias mitigadoras do território.

_ capítulo 05

Nessa última parte será abordado o partido projetual e suas decisões após a análise do contexto histórico e do entorno, sendo esses conceitos discorrido durante a monografia.



[CAPÍTULO 01] TERRITÓRIO

- I.1 História do Cais de Valongo
- I.2 História do Rio de Janeiro
- I.3 Zona Portuária do Rio de Janeiro
- I.4 Pier Mauá
- I.5 Notas

01





Figura 1.1: Sítio Arqueológico Cais do Valongo - Rio de Janeiro (RJ). Fonte: IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1605/>. Acesso em 12 ago 2022.

A Zona Portuária está localizada na parte central do Rio de Janeiro, foi concebida a partir do comércio de escravos negros da época da Colônia (RIOS, 2018). Conhecido como Cais do Valongo, construído em 1811 pela Intendência Geral de Polícia da Corte do Rio de Janeiro, desembarcaram grande quantidade de escravos da América do Sul (IPHAN, 2014). Nesse período, “os africanos escravizados eram levados para as plantações de café, fumo e

açúcar no interior do Estado e outras Regiões do Brasil. Os que ficavam na capital, geralmente eram os escravos domésticos ou aqueles usados como forma de trabalho nas obras públicas” (IPHAN, 2014). Mesmo sustentando os negócios do entorno existente do Cais, apesar de ter prosperidade nas atividades comerciais, essa área era considerada inóspita, insalubre e insegura (RIOS, 2018).

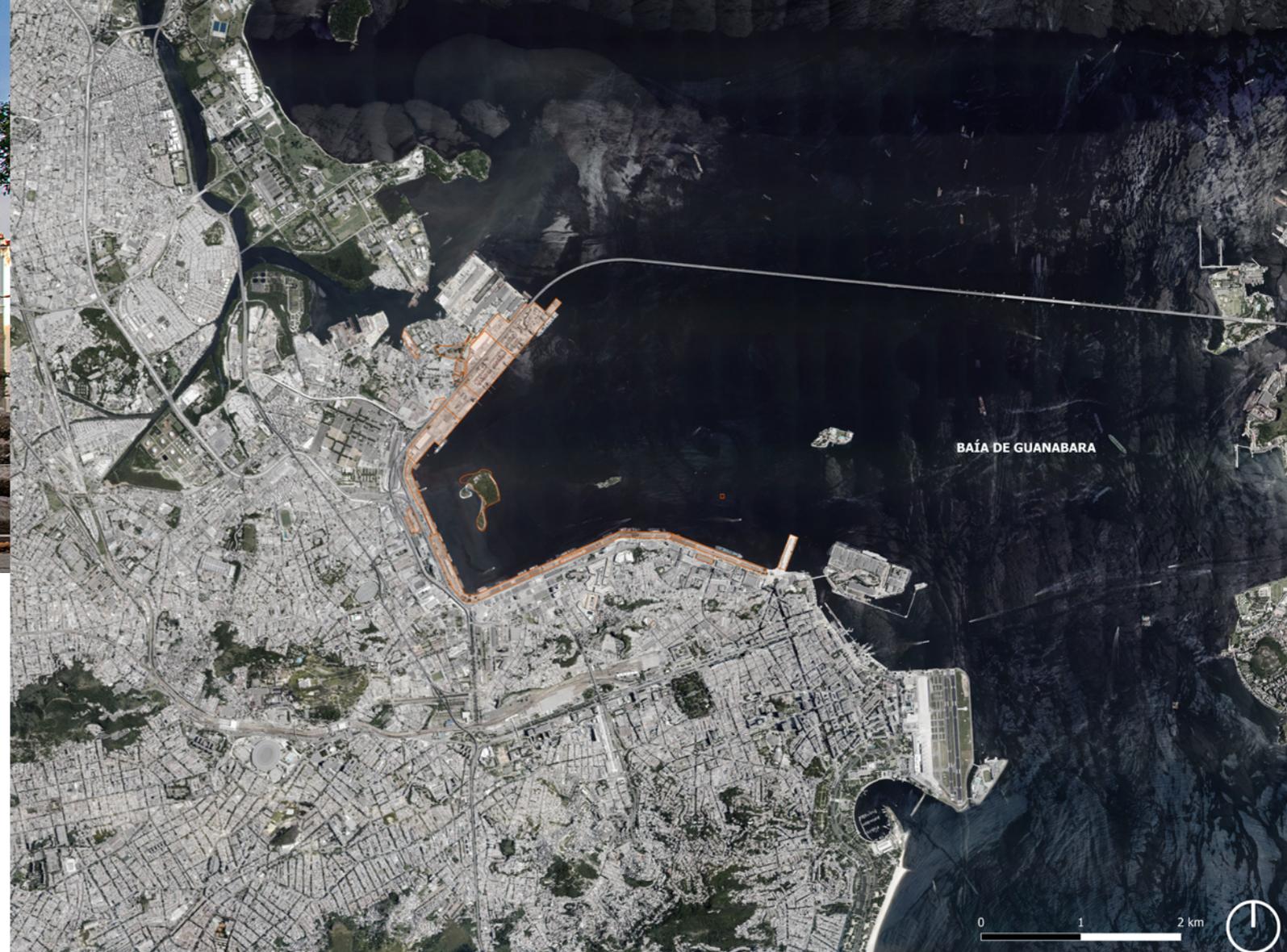


Figura 1.2: Mapa do Rio de Janeiro. Fonte: Labstrategy. Disponível em: <https://www.lab-strategy.com/>. Acesso 25 ago. 2022.

I.1 História do Cais de Valongo

Durante o Primeiro e o Segundo Reinado, em razão da região portuária atingir um relevante crescimento populacional por conta dos escravos e das populações em situação mais precária, aconteciam as negociações de mão de obra (RIOS, 2018). Essa população precisava de moradias nas proximidades com o porto, em virtude da oferta ser escassa, houve crescente aumento dos cortiços (nota de rodapé). Essas habitações transmitiam as condições precárias de vida de parte da esfera coletiva, nesse enquadramento, criava-se o estigma de serem associados à vadiagem, prostituição, roubos e desordem. Nesse mesmo cenário, ocorriam simultaneamente a proliferação de doenças, problemas com abastecimento de água e insuficiência do saneamento público (RIOS, 2018).

Em 1831, o referido Cais foi fechado devido à proibição do tráfico transatlântico pela Inglaterra. Ao longo dos anos, o Cais teve muitas transformações, sendo a primeira intervenção em

1843, com a renomeação para Cais da Imperatriz, devido à visita da Princesa das Duas Sicílias, Teresa Cristina Maria de Bourbon, noiva do futuro Imperador Dom Pedro II. No entanto, em 1850, com a assinatura da Lei Eusébio de Queirós o tráfico foi suspenso e a escravidão somente abolida anos depois, em 1888 (IPHAN 2014).

As escavações arqueológicas realizadas em 2011 durante as obras do Porto Maravilha encontraram grande quantidade de objetos, como parte de calçados, amuletos, colares e também objetos religiosos, verificando assim que o Cais de Valongo, devido às reformas urbanas, foi “apagado” da cidade (IPHAN, 2014). Dessa forma em 2012, a prefeitura do Rio aceitou uma proposta do Movimento Negro e em julho do mesmo ano transformou o espaço em um monumento bem preservado, aberto ao público.

O Cais do Valongo passa a integrar o Roteiro Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana, que estabelece marcos da cultura afro-brasileira na zona portuária, adjacente aos Jardins

Suspensos do Valongo, Largo do Depósito, Pedra do Sal, Centro Cultural José Bonifácio e Cemitério dos Pretos Novos. Esse reconhecimento demonstrou que o Cais do Valongo carrega consigo o valor simbólico do testemunho material de origem africana nas Américas, um dos espaços onde a matéria se condensa em memória viva. A região cercada por armazéns era marcada pelo local onde os cativos recém-chegados eram expostos e vendidos, Lazaretto onde eram atendido e o cemitério dos Pretos Novos, esses eram os destinos das pessoas que chegavam ou morriam durante o percurso.

Já em 2017, o cais supracitado passou a integrar na Lista do Patrimônio Mundial da

Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). A inclusão nesta lista representa um reconhecimento de seu excepcional valor universal, como memória da violência contra a humanidade, representada pela escravidão. Da resistência, liberdade e herança, não apenas reforçando a responsabilidade histórica do Estado brasileiro, mas também, fortalecendo a responsabilidade histórica de todas as nações. É também um reconhecimento da inestimável contribuição dos africanos e seus descendentes para a formação e desenvolvimento cultural, econômico e social do Brasil e do continente americano (IPHAN, 2014).



Figura 1.3: Sítio Arqueológico Cais do Valongo - Rio de Janeiro (RJ). Fonte: IPHAN Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1605/>. Acesso em 12 ago 2022.

1.2 História do Rio de Janeiro

A cidade do Rio de Janeiro foi fundada em 1565 por Estácio de Sá, tendo a trajetória e desenvolvimento da cidade relacionada diretamente com o Porto. Em um primeiro parâmetro a configuração do plano urbano iniciou-se nas proximidades do Pão de Açúcar, sendo anos mais tarde transferida para o quadrilátero constituído pelas colinas do Morro do Castelo, São Antônio, São Bento e Conceição. O Porto agregou um papel crucial para o desenvolvimento da cidade, em razão das estratégias da colônia com a comercialização de ouro e café ao mesmo tempo que o Porto crescia e se expandia (SANTOS, 2016).

O Ciclo do ouro ressalta a importância do Porto do Rio por ser o principal centro exportador dos preciosos minerais, assim, viabilizando o rápido desenvolvimento da cidade que no ano 1763 se tornou a sede do Governo Geral (SANTOS, 2016).

No século XVIII, ocorreu um avanço no desenvolvimento urbano que gerou transformações econômicas que produziu as primeiras

desigualdades sociais por parte de uma nova sociedade da época, com o intuito de afastar a camada mais desfavorecida a caminho dos morros. Nas décadas que se seguiram, o marco histórico aconteceu em 1808 com a chegada da família real ao Rio, tal fato ocasionou um crescimento urbano acelerado mediante o aumento do número de pessoas que chegavam na região (SANTOS, 2016).

Com o advento das ligações ferroviárias o transporte de mercadorias do Porto do Rio para o interior ficou mais eficiente, possibilitando de forma notável o fluxo de importações e exportações, expandindo as atividades Portuárias (SANTOS, 2016). O Rio passou por um período de grandes transformações, por conta do crescimento econômico vertiginoso do país, com a intensificação das atividades portuárias e a sua aproximação com os negócios internacionais. A partir desse contexto, seria necessária uma nova organização do plano urbano e social que ficasse condizente com a evolução da cidade. Dessa forma, no final do sé-

culo XIX, onde o cenário da cidade se encontrava em crise, por consequência do crescimento urbano desorganizado, o governo de Pereira Passos concebeu uma grande reforma urbana (SANTOS, 2016).

O Plano de embelezamento e saneamento da cidade, como era chamado o plano de reformas de Pereira Passos, tinha como principais objetivos fazer intervenções nas vertentes sanitária, viária e estética da cidade, sendo inspirado pelo plano de Haussmann (nota de rodapé – o mesmo que fez o plano de remodelação de Paris). O principal propósito do plano era o embelezamento da cidade com a retirada dos cortiços e casas de cômodo

(nota de rodapé) e a valorização das áreas centrais da esfera urbana. Além disso, são definidos recuos das edificações e pavimentação distinta, substituindo as vielas por ruas com arborização e mais largas. São realizadas também, obras para o escoamento das águas pluviais, dando maior foco nas regiões centrais e sul (nota de rodapé), demonstrando, assim, a preocupação com o saneamento da cidade. Outro ponto abordado no plano é a melhora do sistema viário com a implantação de grandes eixos de circulação, ressaltando as novas avenidas (Figura 1.4) (ARQUITETANDO, 2007).



Figura 1.4: Av. central (hoje Rio Branco) em 1906 com o canteiro arborizado no centro. Fonte: "Bota Bota" a história da reforma urbana do Prefeito Pereira Passos. Disponível em: <https://salacristinageo.blogspot.com/2014/03/bota-abaixo-historia-da-reforma-urbana.html>. Acesso em 13 ago. 2022.

1.2 História do Rio de Janeiro

A área portuária também apresenta intervenções nesse plano urbano, “essas transformações ocorrem devido à importância do setor portuário, que se contrapõe ao tipo e sociedade, e de realidade econômica desejada pela elite do café carioca, no qual poderia trazer uma imagem negativa existente internacional” (SANTOS, 2016, p. 53). Em contrapartida, previamente à renovação urbana (nota de rodapé) o entorno da região portuária tinha grande concentração de população de baixa renda e muitas atividades informais que necessitam sair desse espaço urbano para a renovação do porto (SANTOS, 2016).

Com todas as transformações propostas por Pereira Passos, os problemas urbanos se destacaram com o surgimento de favelas, embates

sucessivos de migrantes e surgimento de endemias que afetam boa parte da população (MALTA, 2017). O novo plano urbano traz a ideia de modernidade e Rio como cartão-postal, entretanto como resultado da reforma urbana surge e expõe as mazelas sociais, fato que se contrapõe a imagem que queria se passar e acarreta pressões políticas em nível nacional e internacional (MALTA, 2017).

O Porto do Rio apresenta grande importância e representatividade nacional pela movimentação monetária, gerada pelas importações e exportações que fixaram o Rio como Capital Nacional (SANTOS, 2016). O “Novo Porto do Rio” foi inaugurado em 1910 pelo prefeito Pereira Passos, integrando um conjunto de obras que alteraram e proporcionaram uma nova estrutura no plano portuário.

“As obras portuárias supuseram uma operação enorme de transformação da cidade da demolição do Morro do Senado, uma superfície de 170 hectares diante dos morros do Livramento, Conceição, Providência e Saúde. Porto Moderno que quase em seguida, vinte anos mais tarde, se ampliará sobre São Cristóvão, e seguiria depois para o Caju, até conformar o porto atual” (ANDREATTA, 2006, p. 35 apud SANTOS, 2016).

Segundo Santos, ao longo dos séculos XVII até XIX, a borda costeira foi minimamente alterada, com algumas construções de estaleiros, pequenos cais e uma diversidade de trapiches. No entanto, com a chegada do século XX, com a reformulação urbana e portuária, a frente mar avançou 1,2 milhões de m² com a finalidade de auxiliar as operações do Porto do Rio de Janeiro,

além de, ampliar as atividades econômicas da região, principalmente com a exportação de café, cereais e minério (SANTOS, 2016). A mesma autora elucida que “a evolução da região portuária esteve ligada principalmente ao papel do Rio de Janeiro nos cenários nacional e internacional” (SANTOS, 2016, p. 105).



Figura 1.5: Rio de Janeiro e Avenida Beira Mar. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/18065>. Acesso em 15 ago. 2022.

1.2 História do Rio de Janeiro

Na metade do século XX, com a construção de Brasília para ser a nova sede do governo Federal sucede o declínio político e a crise econômica. Posteriormente, com a perda do status de capital, a cidade de São Paulo passa a ser a principal economia Brasileira (MALTA, 2017). Com a metropolização da cidade, acentuaram-se os problemas urbanos em conjunto pela má gestão e administração que não propunham planejamento urbano, acarretando aumento das assimetrias sociais e maior favelização. Dessa forma, formulou-se cenários de um lado da modernização da cidade e com a parte turística como Rio “cartão-postal”, por outro lado a contingência da racionalização urbanística fortalecendo o conceito da “contrapaisagem” (MALTA, 2015).

Com o passar dos anos, com a migração de muitas empresas para outros estados do país, ocorre o esvaziamento econômico, conseqüentemente a força do porto foi enfraquecida. A região

portuária se tornou um território com carência em investimentos e negligenciada pela esfera coletiva, somado a isso construiu-se a perimetral, uma via que auxilia no escoamento do porto e fluxos da cidade, porém, ela passou a demarcar uma barreira entre o tecido urbano e a região portuária. Dessa forma, a frente marítima deixa de ser atraente para a população, mesmo sendo um local privilegiado pela relação da cidade com a borda costeira (SANTOS, 2016).

Na década de 1980, com o desenvolvimento da cidade sendo a região em questão com alto valor agregado, devido principalmente a sua localização geográfica, surgiram os primeiros debates sobre a revitalização da área portuária com iniciativas privadas de recuperação do waterfront. Em 1987 foi formulada a APAC (área de proteção ao ambiente cultural), que tem como finalidade preservar os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo (SANTOS, 2016).

Em 2009, se firmou a revitalização do eixo da frente mar por meio da Operação Urbana Consorciada, concedendo a reestruturação do território portuário e potencializando essa região.

Os pilares econômicos do Porto se modificaram com o passar dos anos em decorrência de novas dinâmicas estabelecidas no processo de revitalização da Cidade e do Porto (SANTOS, 2016).



Figura 1.6: Porto do Rio de Janeiro. Fonte: Acervo autoral.

1.3 Zona portuária do Rio de Janeiro

A procura por um espaço urbano mais dinâmico que atue como indutor da economia e como progresso do território, tem como indagação as áreas que precisam de uma “acupuntura urbana”. Componentes que buscam a maior integração

Muitas cidades hoje precisam de acupuntura urbana por terem negligenciado suas identidades culturais; outras por terem negligenciado sua relação com o ambiente natural; outras ainda, por terem voltado as costas às feridas causadas por atividades econômicas. Essas áreas negligenciadas, essas "cicatrizes", são precisamente os alvos principais para as acupunturas (REIS, 2012, p. 70 apud SANTOS, 2016).

A revitalização da área portuária da cidade do Rio de Janeiro, parte do conceito supracitado, que o território com o passar dos anos deixou em segundo plano a integração do espaço urbano com a beira mar. É importante refletir que a reutilização dessas áreas precárias tem um grande potencial de transformação urbana e concedem novos inputs a economia, gerando empregos, espaços de encontros, ou seja, novas dinâmicas urbanas entre as águas e a cidade (SANTOS, 2016).

da cidade com a borda costeira e com o auxílio de intervenções pontuais estratégicas no território, podem resultar na geração de novas interações urbanas para a esfera coletiva (SANTOS, 2016).

A partir desse cenário, em 2009, o Rio de Janeiro foi escolhido para sediar os jogos Olímpicos em 2016, surge assim, um projeto de requalificação urbano, nomeado como Porto Maravilha. O projeto tem o apoio da Operação Consorciada que tinha como objetivo principal a revitalização da infraestrutura urbana com foco em transportes, dos patrimônios no caso dos armazéns tombados, do meio ambiente e da valorização da cultura local. Dessa forma, obterá uma reconexão do território da cidade-porto.



Figura 1.7 : Porto Maravilha reconstrução da infraestrutura urbana na região portuária do Rio. Fonte: Porto Maravilha Praça Mauá. Disponível em <https://catracalivre.com.br/agenda/porto-maravilha-praca-maua-zona-portuaria-rj/>. Acesso em 20 ago 2022.

1.3 Zona portuária do Rio de Janeiro

“O projeto foi criado oficialmente com o Projeto de Lei Complementar (PLC) nº25/2009, que modifica o Plano Diretor e autoriza a instituição da Operação Urbana Consorciada (OUC) da Região do Porto do Rio. A lei baseia-se na Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio, delimitando a área de atuação da OUC, que compreenderia um conjunto de reestruturas urbanas da região em questão. A primeira diretriz assumida no projeto de lei quanto à OUC diz respeito ao estímulo à transformação gradativa do uso portuário de cargas em usos residencial, comercial, de serviços, cultural e de lazer, o que vem ao encontro dos modelos de reformas aplicados em outras cidades do mundo, como Barcelona.” (GIANNELLA, 2013, p.9)

A revitalização do projeto, possui uma área de cinco mil metros quadrados que representa uma reestruturação em fases com mudanças a longo prazo no tecido urbano, impulsionando a área com

a promoção de habitações, espaços de comércio e serviço e espaços culturais que criam uma dinâmica entre as pessoas e o espaço urbano (SANTOS, 2016).



Figura 1.8: Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região Portuária do Rio de Janeiro. Disponível em <<https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>>. Acesso em 18 ago. 2022.

1.3 Zona portuária do Rio de Janeiro

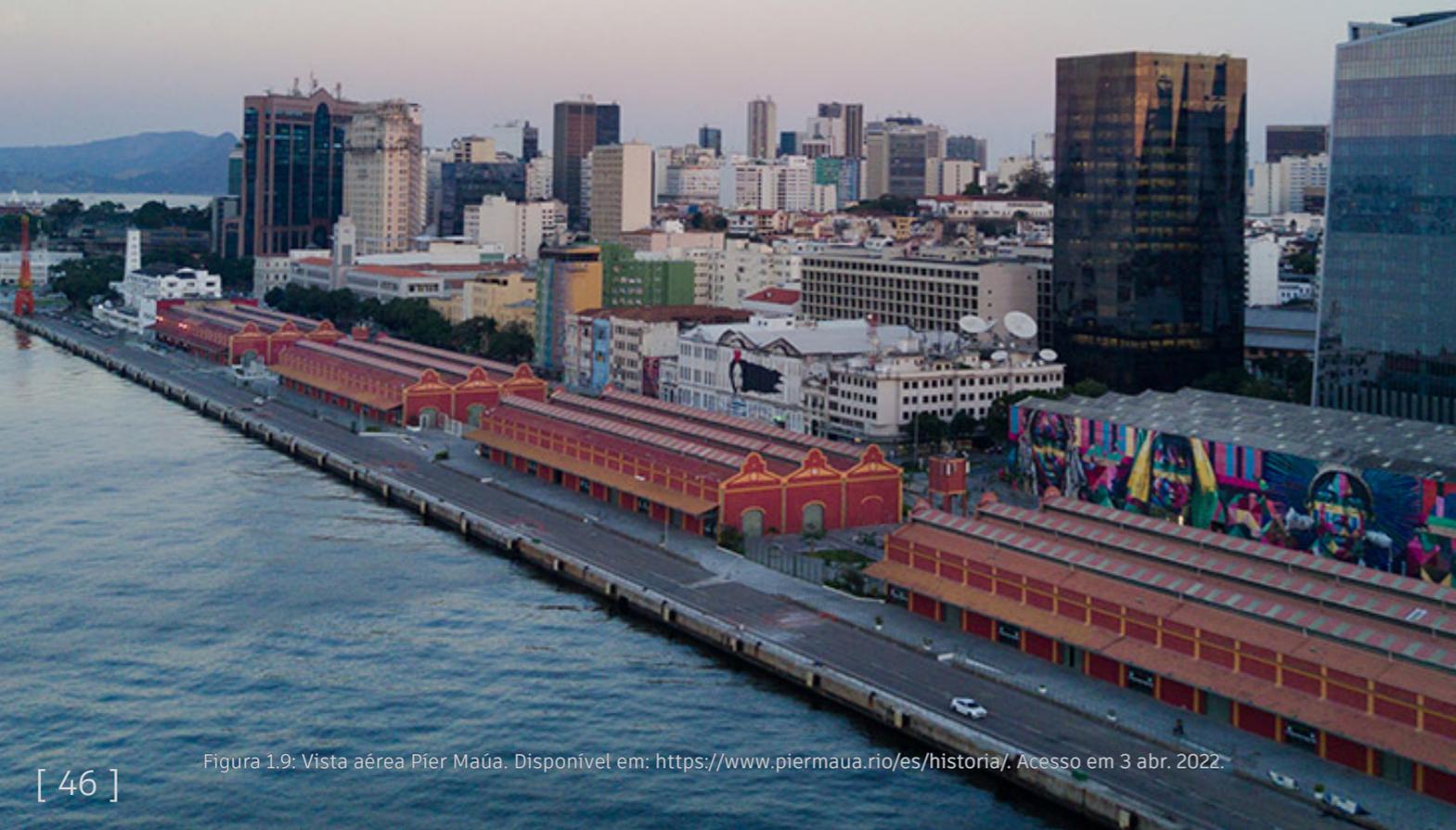


Figura 1.9: Vista aérea Pier Mauá. Disponível em: <https://www.piermaua.rio/es/historia/>. Acesso em 3 abr. 2022.

Com o papel de gerenciar a Operação Urbana, foi criada a Companhia de Desenvolvimento Urbano da região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), que em conjunto com a Concessionária Porto Novo, elabora a requalificação urbana, a partir da transformação da infraestrutura e manutenção desse território. Isso acontece através dos serviços públicos e por meio de negociações de um plano público-privado na modalidade de concessão administrativa num prazo de quinze anos (SANTOS, 2016).

A reformulação do plano de mobilidade tem como estratégia a ampliação do transporte

público coletivo, criando espaços coletivos para os moradores e visitantes que auxiliam na intermodalidade de transportes deixando a cidade mais conectada. O novo modal de transporte faz conexões inteligentes interligado com os transportes existentes, uma rede de 28km, o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) “integra os meios de transporte do Centro e da Região Portuária, como barcas, trem, ônibus, aeroporto, teleférico, terminal de cruzeiros marítimos e, futuramente, o BRT Transbrasil” (SANTOS, 2016, p. 117).

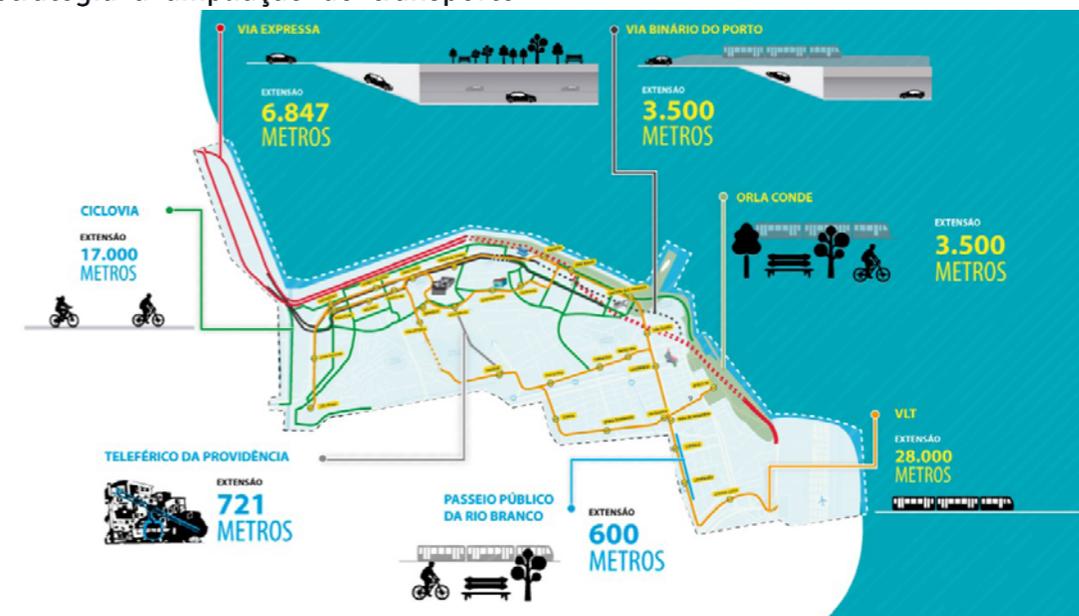


Figura 1.10: Plano de mobilidade projeto Porto Maravilha. Fonte: Disponível em <https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>. Acessado em 15 ago. 2022.

1.3 Zona portuária do Rio de Janeiro

Na questão do Patrimônio Imaterial, o projeto salienta as diversas questões patrimoniais, trazendo assim relações históricas da própria área portuária, como já mencionada anteriormente neste capítulo com o exemplo do Cais de Valongo.

Na questão do conforto térmico e caminhabilidade, segundo a CDURP a proposta urbana tem uma diretriz que contempla a maior pedestrianização nessa área através de calçadas e espaços verdes. No entanto, a cidade do Rio possui uma temperatura média elevada, nesse sentido a implantação de vegetação é de extrema importân-

cia para amenizar e melhorar o bem estar da população e dos visitantes ao caminharem nessa localidade.

Em suma, o projeto urbano do Porto Maravilha é um plano fomentador de desenvolvimento do território, focado na população e nos turistas, valorizando a história material e imaterial do local, promovendo novas conexões e urbanidades, impulsionando o turismo e a economia local através de empregos e negócios. Logo, o projeto urbano revitaliza a região antes esquecida e potencializa a integração do tecido urbano e a frente das águas.



Figura 1.11: Vista da Praça Mauá a partir do terraço do Museu de Arte do Rio. Disponível em <https://www.viajarhei.com/2017/01/o-que-fazer-no-porto-maravilha-rj.html>. Acesso em 19 ago 2022).

**AÇÕES
PORTO
MARAVILHA**



- Elevado da Perimetral demolido
- Museu de Arte do Rio (MAR)
- Museu do Amanhã
- Via Binário do Porto e Túnel Rio 450
- Via Expressa e Túnel Prefeito Marcello Alencar
- Nova Orla Conde
- Veículo Leve Sobre Trilhos
- 70 km de vias reurbanizadas e 650.000 m² de calçadas refeitas
- 700 km de redes de infraestrutura urbana reconstruídas (água, esgoto, drenagem)
- 17 km de novas ciclovias

- 15.000 árvores



- Conservação e manutenção do sistema viário
- Conservação e manutenção de áreas verdes e praças
- Manutenção e reparo de iluminação pública e calçadas
- Execução de serviços de limpeza urbana
- Coleta seletiva de lixo
- Manutenção da rede de drenagem e de galerias universais
- Manutenção da sinalização de trânsito
- Instalação e conservação de bicicletários
- Manutenção e conservação de pontos e monumentos turísticos, históricos e geográficos
- Atendimento ao cidadão



- Afastamento e recuo adequados entre as novas construções
- Economia de consumo de água e reaproveitamento de águas pluviais e servidas
- Economia e/ou geração local de energias limpas
- Uso de aquecimento solar

**REGRAS
URBANÍSTICAS E
AMBIENTAIS**

- Uso de telhados verdes e/ou reflexivos do aquecimento solar
- Maximização da ventilação e iluminação natural
- Uso de materiais com certificação ambiental
- Facilitação de acesso e uso de bicicletas



- Criação de habitações de interesse social
- Instalação de creches, Unidades de Pronto
- Atendimento e escolas que atendam a densidade populacional prevista
- Integração entre os diversos modais de transporte público, facilitando a acessibilidade e a comunicação com outras áreas
- Recuperação da qualidade ambiental da área
- Geração de empregos diretos e permanentes na região
- Regularização e formalização das atividades econômicas
- Formação profissional
- Criação dos Programas Porto Maravilha Cultural e Porto Maravilha Cidadão
- Apoio a iniciativas de desenvolvimento comunitário



- Aumento da população de 32 mil para 100 mil habitantes em 10 anos
- Aumento da área verde
- Aumento de 50% na capacidade de fluxo de tráfego na região
- Redução da poluição do ar e sonora, com a retirada da Perimetral e a redução do transporte pesado na região
- Aumento da permeabilidade do solo
- Aumento e melhoria da qualidade da oferta de serviços públicos
- Transformação da região em referência para a cidade

1.3 Zona portuária do Rio de Janeiro



Figura 47 - Av. Rodrigues Alves - com o viaduto da Perimetral - 2013

AVENIDA RODRIGUES ALVES 2013

Figura 1.13: Avenida Rodrigues Alves em 2013 e 2019. Disponível em <https://www.portomarvilha.com.br/portomarvilha>. Acesso em 18 ago 2022.

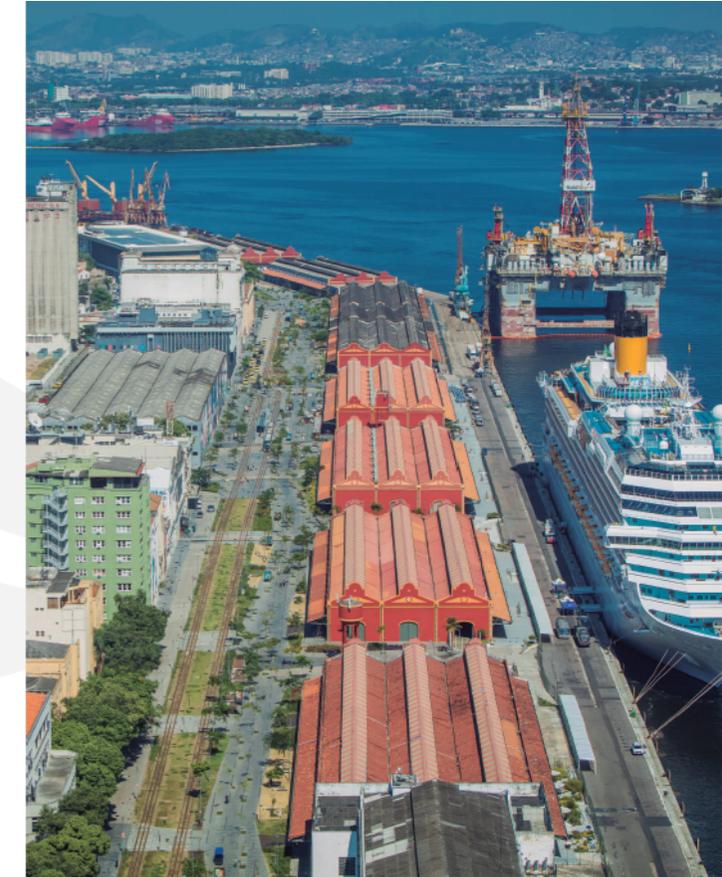


Figura 48 - Av. Rodrigues Alves - sem o viaduto da Perimetral, com Boulevard Olímpico - 2019

AVENIDA RODRIGUES ALVES 2019

1.4 Píer Mauá



Figura 1.14: Praça Mauá, vista aérea, Rio de Janeiro, anos 1910. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.187/5885>. Acesso em 25 jul. 2022.

Uma das principais propostas do Porto Maravilha foi a demolição da perimetral, um viaduto que interliga a zona norte ao sul da cidade passando pelo centro da cidade do Rio de Janeiro. Com a retirada da perimetral retomou a conformação de

origem daquele espaço ampliando a visibilidade e recontando a paisagem entre céu, mar e cidade. Como Zukin elucida sobre a paisagem e a representatividade perante a cidade. Para a autora,

A paisagem é em grande parte uma construção material, mas também é uma representação simbólica das relações sociais e espaciais [...] A paisagem é uma poderosa expressão das restrições estruturais de uma cidade. Com frequência, o que observamos como paisagem – aquilo que é construído, escondido e que resiste – é uma paisagem do poder (ZUKIN, 2000, p. 106).

Esse partido buscou colocar o pedestre em evidência perante o automóvel, promovendo um espaço público de qualidade recriando a dinâmica desse espaço. A nova Praça Mauá retorna sua condição de origem retomando a grande esplanada e abrindo uma gama de possibilidades para modernizar esse território (KAMITA, 2015).

A grande reinauguração da praça ocorreu em setembro de 2015, resgatando da memória o passado na época do Rio Belle Époque de Pereira Passos. O desembarque de passageiros dos navios marcava o local com a mistura de estilos Luís XVI e a torre Art Déco que trazia a ideia de

acolhimento. Com a localização privilegiada da praça que estava entre o porto e o centro da cidade ocorriam variadas atividades de comércio, serviço, espetáculo e lazer. Em termos de arquitetura, nessa região apresenta uma diversidade de estilos com o entorno contendo o mosteiro de São Bento em contraste com o Palácio Episcopal e o Art Deco do Terminal Marítimo. Além desses edifícios, a sede da Polícia Marítima em conjunto com Palácio, desde 2014, compôs o Museu de Arte do Rio (MAR) e no ano seguinte, para completar o complexo cultural contemporâneo, inaugurou o Museu do Amanhã de Santiago Calatrava (KAMITA, 2015).

1.4 Píer Mauá



Figura 1.15: Praça Mauá, tendo ao fundo o Palácio Episcopal, Rio de Janeiro, anos 1920. Fonte: Foto divulgação portal Iphan. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.187/5885>. Acesso em 25 ago. 2022.

Retomando os fatos históricos temos que essa região foi ocupada desde o século XVI, nas proximidades do mosteiro de São Bento, no entanto, apenas no século XIX, impulsionado pela comercialização do café que era feita na borda costeira. A região começa a se desenvolver com a implantação de trapiches para suprir a demanda dos atracadouros de embarcações de carga. A consolidação da zona portuária se

inicia nas primeiras décadas do século XX, com a intensificação das atividades e investimentos, ocorre a ampliação da área portuária na reforma de Pereira Passos. Com o alargamento e rebaixamento do plano de fundo que possibilitou a atracagem de grandes embarcações. Simultaneamente a isso, implantação dos grandes armazéns para a estocagem de mercadorias (KAMITA, 2015).

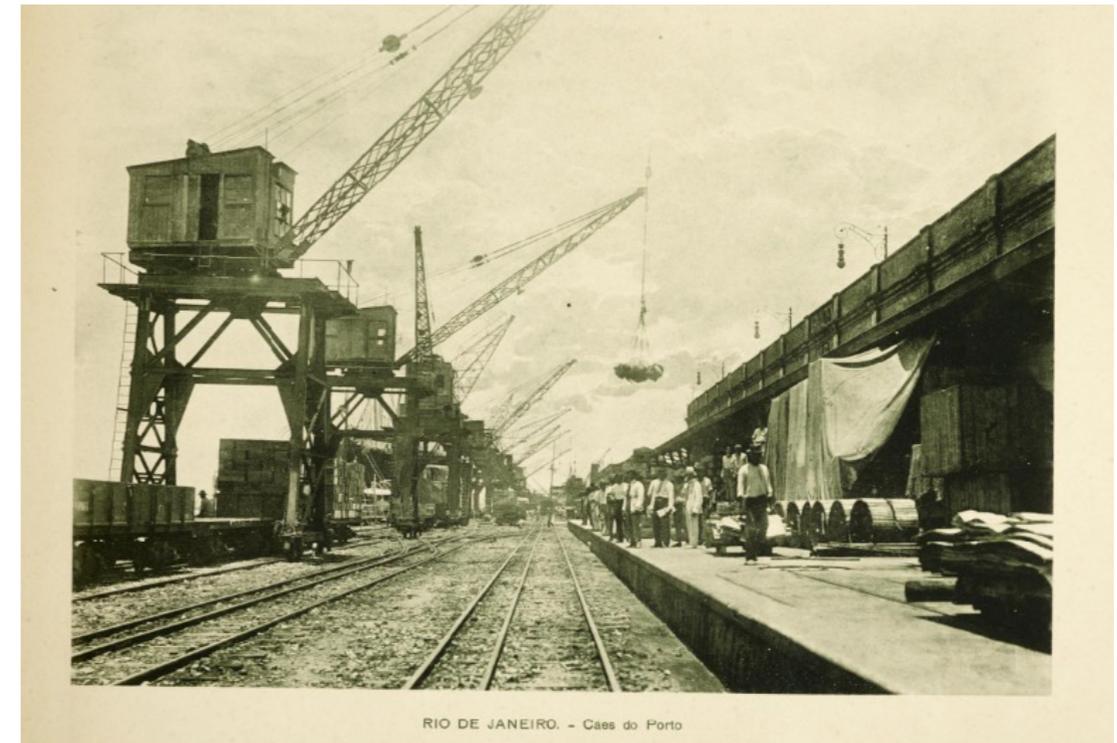


Figura 1.16: Navio Ancorado. 1920. Fonte: Instituto Moreira Salles. Disponível em <https://www.imaginerio.org/map#001CC032>. Acesso em 12 ago. 2022.

1.4 Píer Mauá



Com o progresso do setor econômico, o intenso fluxo de mercadorias e passageiros potencializou o desenvolvimento industrial, levando para a região a linha férrea e a rede de transporte público. Além das exportações e importações, a região portuária, especificamente a praça Mauá, foi o ponto de chegada de imigrantes

na capital federal. Dessa forma, esse espaço representava o movimento e o cosmopolitismo da modernidade, para enaltecer essa modernidade foi homenageado Irineu Evangelista de Souza, com um monumento no centro da praça: O Barão de Mauá (KAMITA, 2015).

Figura 1.17: Barão de Mauá. Fonte: Píer Mauá. Disponível em <https://www.piermaua.rio/historia/>. Acesso em 20 ago. 2022.

Dos jardins franceses de 1910, com o transporte por meio de bondes para 1940 ocupada por automóveis, evidencia as mudanças de uma cidade em expansão com grande crescimento demográfico. Pouco tempo depois, em 1950, para suprir as novas demandas e por conta da Copa do Mundo, foi construído o Píer Mauá com a finalidade de receber grandes transatlânticos, porém não chegou a ser utilizado na época. Já em 1960, com

o início do processo da metropolização, ocorrem investimentos em infraestrutura, principalmente viária, a qual se destaca a construção do elevado perimetral, um viaduto que acompanha a orla e vai até o centro histórico, passando pelo Píer Mauá até o porto do Rio de Janeiro. Após essas reformas estruturais a região ficou degradada e deixada em segundo plano, causando o distanciamento portacidade (KAMITA, 2015).

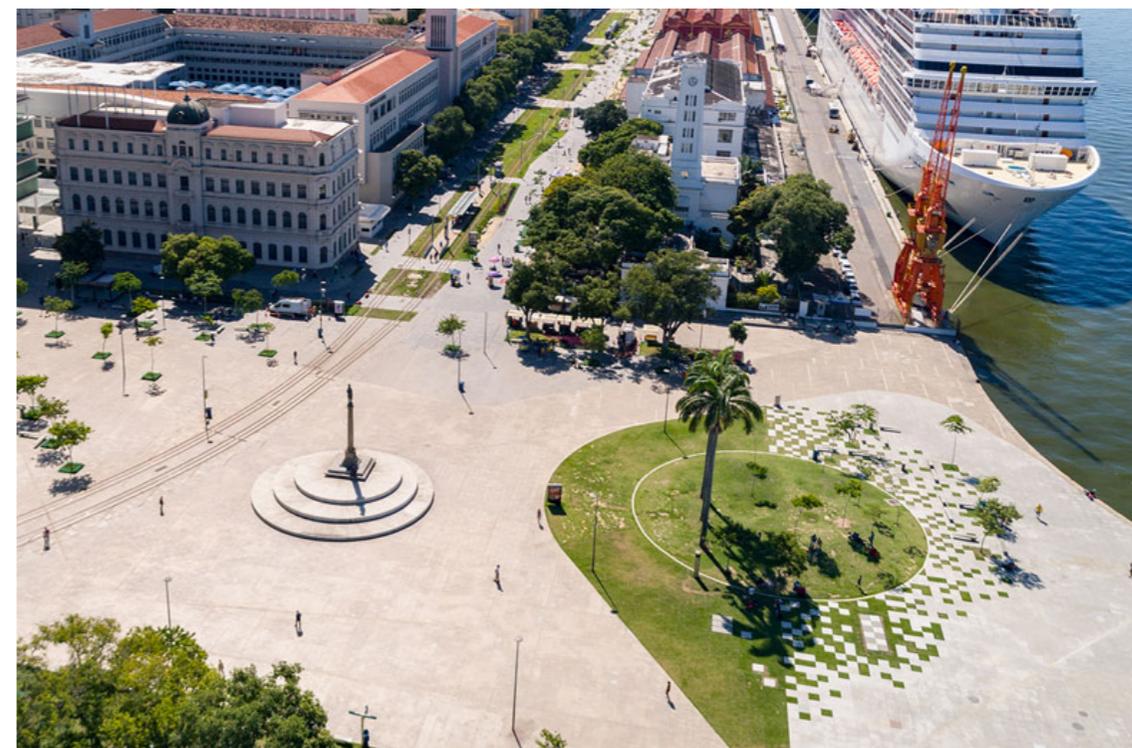


Figura 1.18: Vista aérea Píer Mauá. Fonte: Porto e Navios. Disponível em <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/maior-ppp-do-pais-fica-perto-de-um-colaso>> Acesso em 3 abr. 2022

1.4 Píer Mauá

Com o século XXI, após a implementação do projeto do Porto Maravilha e a derrubada da perimetral, a redescoberta da escala da praça, surge como um enorme vazio estruturante. Os edifícios que existem ganham relevância e importância, além de possibilitar novas vistas da urbanidade. É

relevante mencionar o ressurgimento da torre do Terminal Marítimo, perspectiva visual aberta dos navios atracados, percepção do complexo do MAR na unificação dos dois edifícios com grande cobertura curvilínea e por fim as novas estruturas do Museu do Amanhã (KAMITA, 2015).



Figura 1.19: Imagem de divulgação MAR. Fonte: MAR- Museu de Arte do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.riodejaneiroaqui.com/pt/mar-museu.html>. Acesso em 12 ago. 2022.



Figura 1.20: Museu do Amanhã. Fonte: Museu do Amanhã. Disponível em: <https://museudoamanha.org.br/pt-br/content/hor%C3%A1rio-de-funcionamento>. Acesso em 12 ago. 2022.

EVOLUÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO



Figura 1.21: Linha do tempo da evolução urbana. Fonte: A partir de Imagine Rio. Disponível em: <https://www.imagnerio.org/map#32481483>. Acesso em 12 ago. 2022.



[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara. Rio de Janeiro.

- 2.1 Introdução
- 2.2 Objetivo
- 2.3 Metodologia
- 2.4 Resultado
- 2.5 Conclusão

02



[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

Este capítulo trata-se do artigo “Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro” que será publicado no III Simpósio Brasileiro Cidade, Paisagem e a Natureza, organizado pela Editora Associação Amigos da Natureza da Alta Paulista (ANAP) e foi desenvolvido conjunto com o professor orientador Carlos Andrés Hernández Arriagada, Giovana Leticia Hernández Arriagada e Débora Anízio Rios.

O capítulo tem como objetivo verificar a potencial atratividade turística da cidade do Rio de Janeiro, a partir de um estudo do desenvolvimento histórico e das características do território. Nesse sentido foi analisada a vertente turística marítima

de cruzeiros e seus resultados econômicos em uma escala nacional. Sendo observado o turismo internacional pós pandemia do COVID 19, os impactos nos continentes e a recuperação deste setor. Com uma aproximação em uma escala menor na América Latina para a América do Sul nos últimos 20 anos; averiguando-se os índices brasileiros e posteriormente no Rio de Janeiro. A pesquisa também verificou a modalidade de transporte utilizada para a chegada de turistas, identificando o potencial de expansão na Cidade do Rio de Janeiro. Constatou-se a necessidade de utilização de protocolos de segurança para futuras crises epidemiológicas, além do investimento na reconfiguração da área, frente Porto Maravilha, ganhando novas infraestruturas,

as quais possibilitam remodelar o borde costeiro, fomentando economicamente e gerando novas características ao território. Nesse âmbito, o resultado obtido utilizou-se de uma metodologia específica em aplicação de estratégias projetuais (M. E.P.), se utilizando de estratégias econômicas e turísticas, que atuam como indutoras para cenários urbanos futuros. Essas estratégias são propostas em 3 fases: 1ª 2022- 2025; 2ª 2025- 2030; 3ª 2030-2045. Dessa forma, a metodologia poderá ser aplicada no território, possibilitando cenários futuros de desenvolvimento do recorte da pesquisa ao longo da Baía de Guanabara, indicando as estratégias como instrumentos de remodelação territorial.

Este artigo é de suma importância para a monografia, pois aborda as reformas urbanas e importância histórica e a atratividade desse local, fomentando o ativamento da economia e criação de novas oportunidades, além de potencializar o turismo local. Também é verificado a retomada do turismo pós pandemia e seus efeitos mundiais, levantando o questionamento da importância dos protocolos mencionados no capítulo para implantação em caso de futuras crises humanitárias.

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

2.1 Introdução

A indústria dos cruzeiros marítimos vem crescendo em todo o mundo, oferecendo serviços turísticos o que os torna uma indústria própria dentro do turismo (CLIA-BRASIL,2019/2020). Os cruzeiros marítimos, a priori tinham a função de transportar imigrantes por navios cargueiros¹ adaptados. Após o aperfeiçoamento e investimento nessa modalidade turística, surgiram os cruzeiros marítimos para as classes mais abastadas e para os indivíduos de menor poder aquisitivo, no entanto, a segregação entre as classes era explícita, com diferença de tratamento entre os passageiros (AMARAL, 2006). Com o surgimento do avião a jato, o transporte se tornou mais eficiente e seguro, fato que ocasionou “um momento decisivo na história dos transportes com a necessidade de se quebrar o paradigma da função e da atuação das empresas do setor” (AMARAL, 2006, p. 1).

Tal fato, transformou o transporte marítimo fornecendo serviços turísticos, agregando aspectos de lazer, menus gastronômicos entre outras

atividades de entretenimento, que buscavam uma experiência diferenciada e não apenas de um transporte entre dois lugares. O principal objetivo das companhias era proporcionar conforto, aliado à segurança, rapidez e confiabilidade (AMARAL, 2006).

Outra mudança expressiva no histórico ocorreu após a Segunda Guerra Mundial, na década de 1950, com a extinção do modelo de classes². A primeira companhia a Holland América, lançou navios de Classe Única, ocasionando uma mudança no tratamento e padronização para todos os hóspedes. Simultaneamente, ocorreu o desenvolvimento da aviação e o aprimoramento no conforto da segurança e rapidez para os usuários, ampliando a concorrência com espaços de lazer terrestres, logo, foi necessária mudança da estratégia e foco de atuação do setor. Essa reformulação da modalidade turística levou a um novo conceito de "Resorts Flutuantes"³ para "Destinos Turísticos" (AMARAL, 2006).

A cidade do Rio de Janeiro, ao longo da sua trajetória realizou diversas intervenções urbanísticas com o objetivo de promover o desenvolvimento econômico, o embelezamento, a higienização e o turismo na cidade. No início do século XX, no governo de Rodrigues Alves e na administração da prefeitura do Rio por Pereira Passos, marcou a primeira grande reurbanização da área central e a inauguração de grandes avenidas⁴. Com essas reformas buscou associar a imagem do Brasil ao progresso e linhas modernas nas paisagens da Baía de Guanabara e das paisagens naturais (MALTA, 2017). A partir desse cenário surge

Ao tempo em que as construções demarcavam os espaços físicos, criando um perfil de mobilidade urbana entre o mar e os morros, atribuía-se a identidade cosmopolita carioca à monumentalidade das construções, à beleza das paisagens e à cultura praiana (MALTA, 2017, p. 8)

Esse período demarca a expansão da cidade torna-se uma representação de uma paisagem de poder e transforma-se através de diferentes tempos, usos e ocupações à medida que a imagem da cidade é inovada (ZUKIN, 2000 apud MALTA, 2017). Entretanto, com toda a modernização, os problemas urbanos se destacam com surgimento de comunidades, conflitos sucessivos de imigrantes e proliferação de endemias.

a epíteto A cidade Maravilhosa “primeira atribuição identitária correspondente à tematização da cidade nos cartões postais e pôsteres que disseminaram as imagens da cultura e espaços urbanos, das praias, morros e do próprio carnaval” (FARIAS, 2006; BARBOSA, 2012 apud MALTA, 2017, p.7).

Com o passar do século XX, os projetos de renovação urbana⁵ possuíam grande intervenção do mercado imobiliário e das equipes de engenharia, com obras voltadas para grandes avenidas para os automóveis e arranha-céus, praças e espaços públicos para socialização entre a esfera pública (BRANDÃO, 2006 apud MALTA, 2017).

Essas contingências do planejamento urbano, se agravam em 1960 quando a nova sede do governo federal passa do Rio para Brasília no governo de Juscelino Kubitschek. Além disso, ocorre o declínio político com a perda do status de capital e a cidade de São Paulo passa a ser a principal economia brasileira (MALTA, 2017).

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

2.1 Introdução

Com o crescimento da assimetria socioeconômica e das favelas de parte da sociedade carioca, a formação de sua paisagem cultural urbana vai tomando forma, por um lado, moldada pelos símbolos paisagísticos do poder da modernização urbana, e por outro, devido à contingência da racionalidade urbana, conforme a contrapaisagem⁶ (MALTA, 2015).

Com esses problemas políticos e econômicos a cidade concentrou os investimentos em pontos turísticos mais relevantes, deixando em segundo plano a área central, os morros e principalmente a área portuária. Conseqüentemente, as indústrias do entorno da esfera portuária migraram para o interior e concomitante com a carência de investimentos nesses setores, iniciou-se o processo de degradação e distanciamento da cidade, assim, tornando-se pouco atrativa para a esfera coletiva (SANTOS, 2016).

Atualmente, a conhecida Zona Portuária⁷ é composta pelos bairros Santo Cristo, Gamboa e

Saúde e parte dos bairros de São Cristóvão, Centro e Cidade Nova. Somando mais de cinco milhões de metros quadrados e com aproximadamente vinte e dois mil moradores, das trinta e duas regiões administrativas essa ocupa o vigésimo quarto lugar no ranking no que se refere ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), verificando um dos menores índices da cidade demonstrando o abandono da região (RIOS, 2018). Por outro lado, pela sua localização privilegiada, devido à proximidade com os aeroportos, com acesso à Zona Sul⁸ da cidade, além do aspecto histórico e de memória, contrasta com o contexto da precariedade dos serviços públicos de infraestrutura urbana. Sendo assim, esse cenário tende a se modificar nos anos 2000, em razão do foco internacional por sediar grandes eventos de cunho esportivo (RIOS, 2018). Débora (2018), comenta que a cidade do Rio de Janeiro ao sediar os eventos esportivos e culturais evidencia a combinação entre cultura, patrimônio e turismo em conjunto com uma série



Figura 2.1: Conjunto de fotos atual Porto Maravilha. Fonte: Zamboni, Raquel (2022).



Figura 2.2: Mapa de localização da área de interesse. Fonte: Produção autoral.

de obras de melhoria na infraestrutura urbana com o intuito de receber da melhor forma o público para esses eventos. Com a finalidade de exemplificar essa associação supracitada surge o Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro (2009-2012) nomeado como “Pós- 2016 - O Rio mais integrado e competitivo”⁹ (RIOS, 2018).

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

2.1 Introdução

Molina (2013), ressalta que o projeto do Porto Maravilha, figura 2.1, atribui novos significados para as zonas portuárias, com o preceito do deslocamento do eixo de centralidade, planejando a valorização patrimonial, por meio do estímulo do mercado imobiliário, dando um novo significado ao patrimônio material da região e por conseguinte concebendo um novo espaço de convivência, sendo eles, espaços para entretenimento e lazer cultural, figura 2.2 (RIOS, 2018).

2.2 Objetivo

O objetivo desta pesquisa é estudar e analisar a borda costeira da Baía de Guanabara, especificamente a Zona Portuária, situada na cidade do Rio de Janeiro. Identificando as principais problemáticas da cidade supracitada fomentando ideias de melhoria da infraestrutura de transporte marítimo de passageiros de uma forma mais eficiente e sustentável. É de grande relevância para a pesquisa reconhecer a hinterlândia consolidada no ter-

Como objetivo gerais a investigação tem como foco identificar estratégias para promover a melhoria territorial e as ações espaciais categorizadas por uma determinada frequência, de modo que seja possível cooperar com a melhoria da infraestrutura no sentido da dinamização da chegada de passageiros e da borda costeira. Isso vai permitir prever medidas preventivas para futuros cenários endêmicos e fortalecer aspectos econômicos e turísticos da região.

ritório, com a finalidade de identificar pontos com potencial de implantação de novo terminal, que contribuam positivamente para a criação de novas urbanidades frente às futuras demandas de fluxos das pessoas na esfera urbana. Estas características irão possibilitar criar novas dinâmicas urbanas, fato fundamental para a aplicação do processo estratégico que proporciona soluções e ações categorizadas em determinada periodicidade nacional.

Este compilado de estratégias possibilitará a formulação de cenários projetuais para o desenvolvimento da infraestrutura dessa modalidade

turística e posteriormente melhora econômica da cidade. A partir dessa avaliação, se estabeleceu a seguinte pergunta norteadora para a pesquisa:

“Quais as estratégias de fomento para novas dinâmicas, nas distintas escalas da borda costeira e o tecido urbano da cidade do Rio de Janeiro, que possibilitem a renovação da atual infraestrutura local, atendendo concomitantemente o transporte portuário e o setor turístico/econômico da região?”

2.3 Metodologia

O processo Metodológico escolhido, aplicado em esta pesquisa, consiste na proposta de Hernández, 2020, mostrado na figura 2, cuja relevância se dá devido ao que se origina da tese de doutorado defendida em 2012, denominada: “Estratégias projetuais no território do porto de Santos”, defendida na Universidade Presbiteriana Mackenzie, tendo sido reconhecida pelo centro Rio+ONU em 2017 e tendo sido publicado internacionalmente nos seguintes artigos: “Research Tracks in Urbanism Dynamics, Planning and Design in Contemporary Urban Territories”, já tendo sido aplicada em extensões acadêmicas e na atualidade

consiste na estruturação da extensão: “Estratégias de desenvolvimento territorial e socioeconômico das zonas urbanas degradadas da hinterlândia do Porto do Rio de Janeiro – RJ / Brasil” em realização entre os anos de 2022 e 2023, cujo artigo é uma parte deste processo.

A metodologia de pesquisa será composta por 2 (duas) etapas: A. Revisão bibliográfica; B. Desenvolvimento e aplicação de estratégias. Como meta, teremos a implementação de uma nova estrutura de recebimentos de passageiros e a criação de novas conexões para a borda costeira da Baía de Guanabara no Rio de Janeiro.

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos:

Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

2.3 Metodologia

A revisão bibliográfica, será realizada através de estudos de livros publicados que estejam relacionados com a temática apresentada, sendo: 1. Cruzeiros Marítimos (AMARAL, Ricardo Costa Neves do, 2006); 2. Consumindo Paisagens: Patrimônio Cultural, Turismo e Enobrecimento Urbano no Rio de Janeiro (MALTA, Eder, 2017); 3. Protocolos de Prevenção Epidemiológica através de estratégias de Gestão Territorial. O caso do Valongo na Cidade de Santos - Brasil. (HERNÁNDEZ; LAZARETI, 2021). Dos elementos inicialmente identificados na escolha da bibliografia básica que são pertinentes ao desenvolvimento do território investigado teremos: a. Os aspectos históricos de Navios de Cruzeiros e aspectos econômicos do potencial do setor turístico e econômico, além do crescimento desse mercado a nível internacional e nacional; b. Reformas urbanas que influenciaram na consolidação do território, além de propostas estruturadoras da relação entre porto e cidade; C. A prevenção epidemiológica em área portuária

através de protocolos de segurança adotados durante a pandemia da Covid19.

A segunda etapa consiste em aplicar o sistema metodológico específico proposto é um instrumento para a implementação de estratégias por meio de análises resultantes de diagnósticos territoriais, com a aplicabilidade específica de uma “Metodologia em Estratégias Projetuais (MEP)”¹⁰, planejando e direcionando estratégias para a produção diversificada frente a reestruturação territorial, figura 2.3. As soluções estudadas são originadas pela aglutinação de características territoriais, indicadores urbanos, paisagem urbana, atuação de agentes no território, aplicações de ferramentas táticas e aplicabilidade que resultam e desenvolvem-se simultaneamente para, ao convergirem, fornecerem dados palpáveis para a construção de cenários temporais, sendo diretrizes para desenhos urbanos, processos de gestão territorial, reestruturação econômica, recomendações turísticas e formulação de políticas públicas.

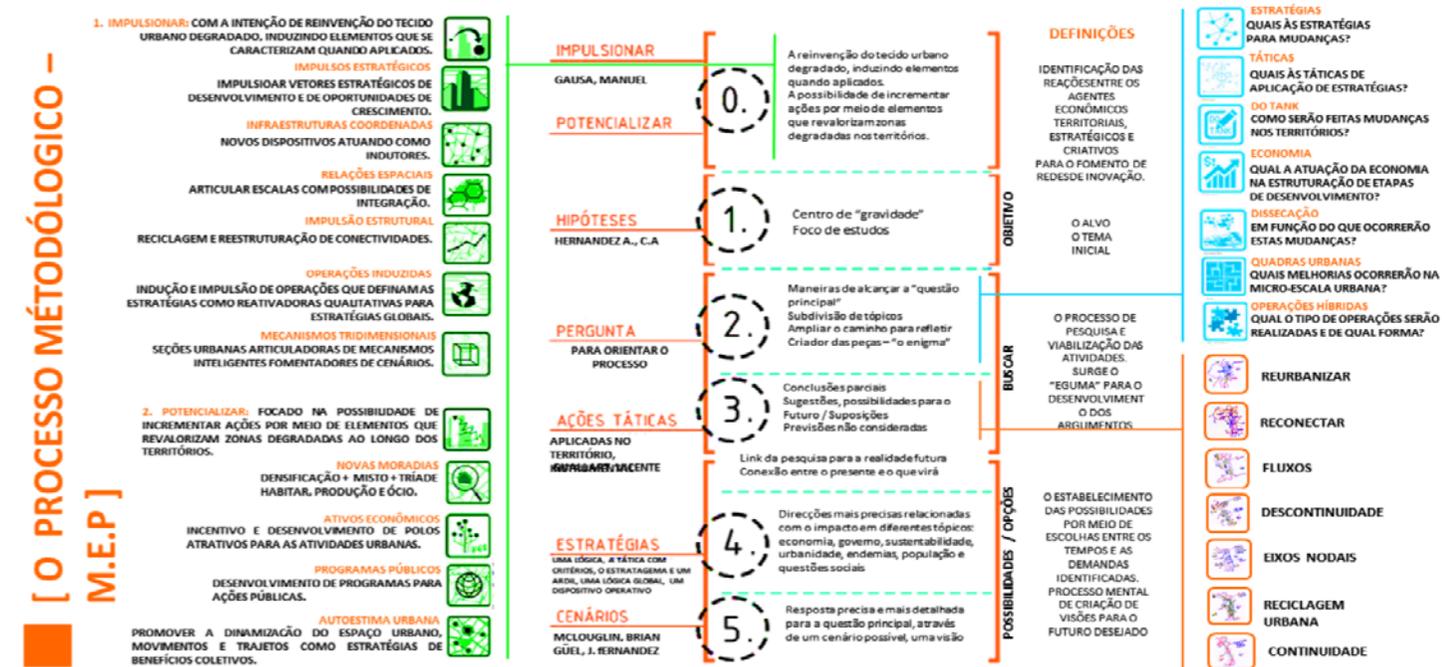


Figura 2.3: Metodologia em Estratégias Projetuais. Fonte: Hernández Arriagada, 2020.

2.4 Resultado

O segmento de turismo é uma estratégia para desenvolvimento, conforto e convivência em uma escala mundial. Esse setor retrata 10% do PIB mundial de modo direto, indireto e induzido, acarretando 1 a cada 11 empregos e movimentação monetária de 1,5 trilhões de dólares, 7% desse valor de toda a exportação nacional e internacional (SILVA, 2017).

A modalidade turística de Cruzeiros, apresenta um dos maiores crescimentos do setor de turismo, entre 2009 e 2019 houve um aumento de 68,5%, chegando em 2019 com mais de 30 milhões de passageiros. Devido a esse aumento expressivo surgem investimentos em novos navios e uma diversificação maior para atender todos os cruzeiristas.

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

2.4 Resultado

Em viés internacional, em primeiro lugar temos o Caribe com cerca de 38% dos navios, seguida da Europa com 33%, já a América Latina representa somente 2,7% dos navios de cruzeiro no Mundo (SILVA, 2017).

Nesse sentido, torna-se fundamental analisar os números nacionais e internacionais a fim de comprovar o potencial do setor de Cruzeiros Marítimos tanto na geração de emprego quanto na geração de receita fiscal (CLIA BRASIL, 2019-2020).

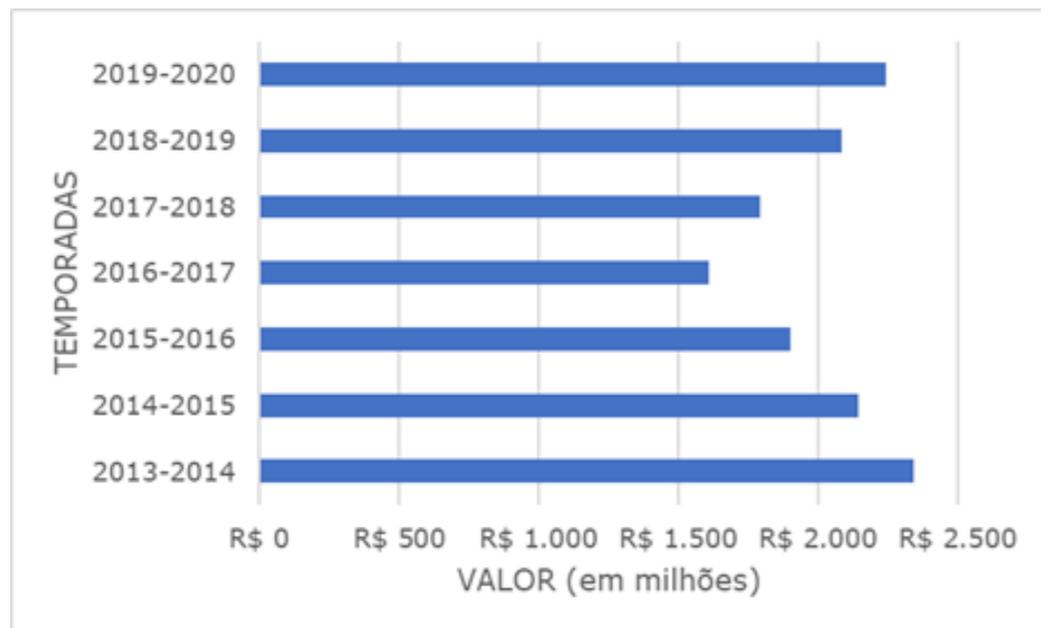


Figura 2.4: Gráfico de impacto econômico no setor de Cruzeiros Brasileiros. Fonte: Clia Brasil, 2019-2020, p.32, produção autoral.

Segundo a CLIA Brasil, no relatório anual de 2019 e 2020, foram realizadas algumas pesquisas levando em consideração os portos de Santos e Rio de Janeiro, após o encerramento da temporada, analisando o impacto econômico dos segmentos turísticos de cruzeiros. De acordo com o figura 2.4 temos o valor total em milhões de fluxo econômico, estes incluem os valores consumidos pelos passageiros e tripulantes e pelas armadoras. Além disso, foi verificado que a média de tempo de um cruzeirista brasileiro representa 5,2 dias, com um gasto médio por passageiro de R \$3.256,27 (CLIA BRASIL, 2019-2020).

A partir dos dados analisados, observamos a importância desse segmento turístico, não apenas no cenário internacional como também no setor econômico, turístico, além de verificar o potencial nacional com investimentos nesse setor.

Com os avanços tecnológicos associados ao desenvolvimento em telecomunicações, maior quantidade de pessoas têm acesso à informação, observou-se mudança de comportamento de consumo da esfera coletiva. Tal fato, implica em uma gama de oportunidades para o turismo nos vários níveis de renda (RABAHY, 2019).

Contudo, mesmo com o crescimento turístico que ocorre desde o final do século XX, esse não se propaga de forma homogênea entre todos os países. Por certo, verificando a concentração, tanto do emissor, quanto do receptivo em alguns continentes, sendo a Europa o maior destaque receptivo e seguido pelas Américas e Ásia. Uma das explicações para esse movimento é o processo de globalização e ascensão de novas potências, além de uma melhor distribuição da renda em escala mundial. Outro ponto importante é observar entre os parâmetros Europeus e do restante do Mundo, a concentração de mais de 65% das receitas de turismo global (UNWTO, 2022).

Sob outro enfoque, analisa-se também a relevante concentração do emissor global em países mais desenvolvidos, que também são mais populosos e ricos. Desses, podemos destacar 7 países que são emissores e receptores no turismo internacional nas mesmas proporções: França, Espanha, Estados Unidos, Grécia, Itália, Turquia e México, concentrando 39% das chegadas e 36% da receita total de turismo (UNWTO, 2022). Reforçando a ideia do predomínio dos fluxos entre regiões mais desenvolvidas (RABAHY, 2019).

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

2.4 Resultado

No entanto, no ano de 2020 a Organização Mundial da Saúde (OMS) declara que o surto do novo coronavírus é considerado uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII), em março do mesmo ano a COVID-19 foi categorizada como uma pandemia (OPAS, 2021). Foram necessários dois anos para controlar a doença e vacinar boa parte da população mundial. Em 2022, segundo o Barômetro de Turismo Mundial da OMT, “O turismo internacional continua a mostrar sinais de uma recuperação forte e constante do impacto da pandemia, apesar dos desafios econômicos e geopolíticos crescentes” (UNWTO, 2022).

Em um cenário pós pandêmico, o turismo internacional obteve nos primeiros 5 meses do ano

de 2022 o registro de chegada de 250 milhões de pessoas se comparado ao mesmo período do ano anterior, com a chegada 77 milhões, esses dados expressam que o setor se recuperou 46% dos níveis pré pandemia de 2019 (UNWTO, 2022).

Observando as sub-regiões mundiais, muitas se recuperaram entre 70% e 80% comparadas às estatísticas pré-pandemia, liderados pelo Caribe e América Central. Em seguida temos o sul do Mediterrâneo, oeste e norte europeu, figura 2.5. É importante ressaltar que alguns destinos ultrapassam os níveis em 2019, como por exemplo, República da Moldávia, Honduras, Porto Rico entre outros (UNWTO, 2022).

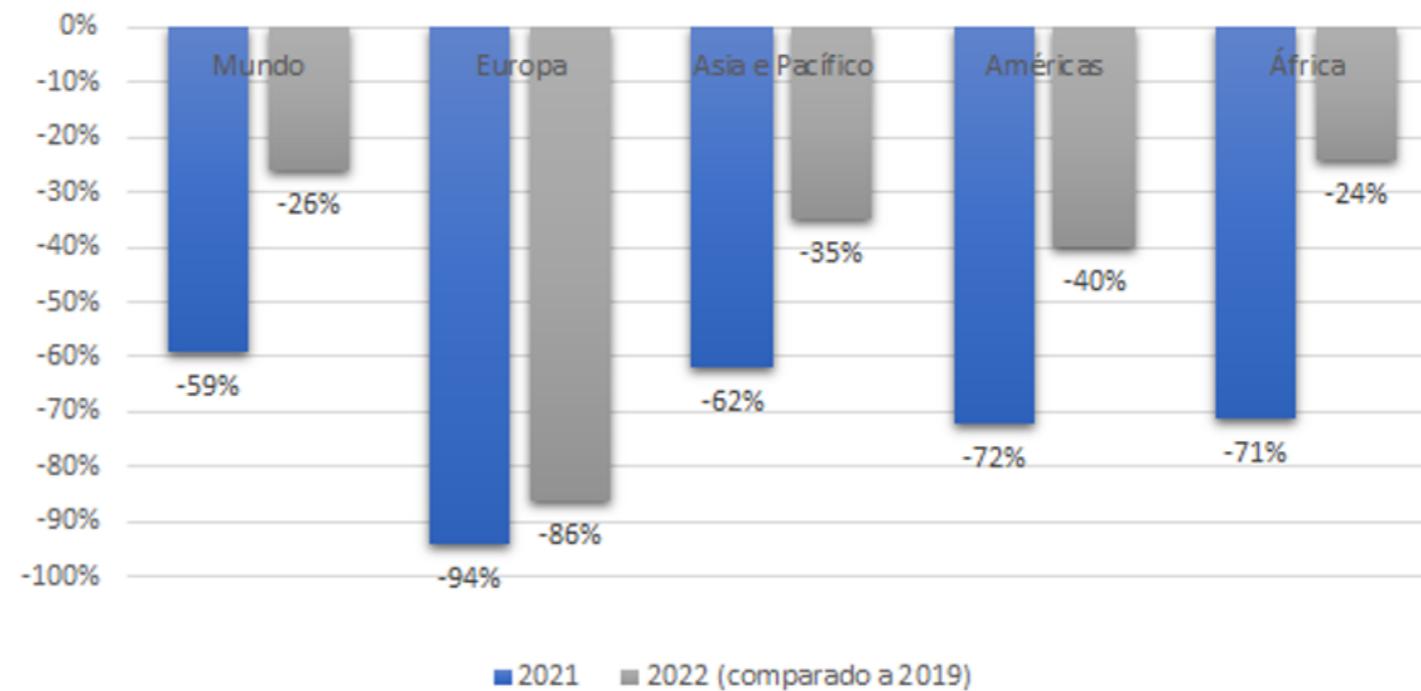


Figura 2.5: Gráfico de chegadas de Turista Internacional. Fonte: Source: World Tourism Organization (UNWTO). Disponível em <<https://www.unwto.org/taxonomy/term/347>>. Acesso em 30 ago. 2022.

Os resultados prospectivos da Organização Mundial do Turismo (OMT) fundamentam-se na evolução das circunstâncias, nas mudanças das restrições de viagem devido ao COVID-19, inflação decorrente das paralisações e lockdown, principalmente com a alta do preço da energia e

condições econômicas mundiais. Além desses fatores, as novas dificuldades enfrentadas pelo setor são a falta de pessoal, obstrução nos aeroportos resultando em atrasos e cancelamentos de voos que podem afetar o desempenho do turismo global (UNWTO, 2022).

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

2.4 Resultado

Ano	Turistas (milhões de chegadas)							
	Mundo			América do Sul		Brasil		
	Total	Varição Anual (%)	Índice base fixa	Total	Índice base fixa	Total	Varição Anual (%)	Índice base fixa
1999	633	-		15,1		5,1	-	
2000	680	7,4		15,3		5,3	4	
2001	682	0,3		14,6		4,8	-10,2	
2002	702	2,9		12,7		3,8	-20,7	
2003	698	-0,6		13,7		4,1	9,2	
2004	764	9,5		16,2		4,8	16	
2005	809	5,8		18,3		5,4	11,8	
2006	855	5,7		18,8		5	-6,4	
2007	911	6,5		21		5	0,2	
2008	930	2,1		21,8		5,1	0,5	
2009	892	-4,1		21,4		4,8	-4,9	
2010	952	6,7		23,6		5,2	7,5	
2011	997	4,7		25,2		5,4	5,3	
2012	1043	4,6		26,8		5,7	4,5	
2013	1095	5		27,2		5,8	2,4	
2014	1141	4,2		29,1		6,4	10,6	
2015	1195	4,7		31,9		6,3	-1,9	
2016	1241	3,9		34		6,5	3,8	
2017	1329	7,1		36,6		6,6	0,6	
2018	1407	5,9	100	37,1	100	6,6	0,5	100
2019	1466	4,2	104,2	35,4	95,4	6,4	-4	96
2020	399	-72,8	28,3	9,7	26,2	2,1	-66,2	32,4

Figura 2.6: Tabela de chegada de turistas internacionais no Mundo, na América do Sul e no Brasil, anos 1999-2020. Fonte: Organização Mundial do Turismo (OMT), World Tourism Barameter - Volume 19, Issue 5, setembro de 2021.

Na figura 2.6, observamos as estatísticas do ano de 2020, que já sofreram alterações devido ao COVID-19. Observando os últimos 20 anos, temos um crescimento de mais 230% no turismo mundial, na América do sul 234% e no Brasil um crescimento de 125%. Comparando os resultados obtidos em

1999 na América do Sul e no Brasil, temos o território nacional com 33,7% dos destinos do continente, porém no ano de 2019 esse índice reduziu para 18%. Dessa maneira, podemos verificar que os países vizinhos conseguiram atrair mais visitantes do que anteriormente.

De acordo com a figura 2.7, o destino mais procurado pelos turistas é a cidade do Rio de Janeiro, entre os anos de 2015 e 2019. Outro local expressivo é o Município de Armação dos Búzios, também localizado no estado do Rio, classificado em quinto lugar. Tendo o Rio de Janeiro como expressão e atração turística, é importante analisar como seria a chegada desses turistas. Já no figura 2.8, verificamos a preferência pelas vias aéreas em comparação a chegada pelo mar, dados de 2019 mostram que as vias Marítimas representam 4,3% do total das chegadas.

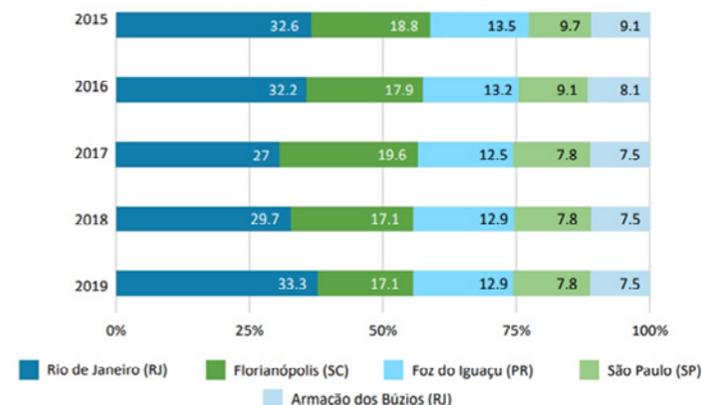


Figura 2.7: Gráfico de destinos brasileiros mais visitados por motivação de lazer no Brasil, de 2015 a 2019 (%). Fonte: Ministério do Turismo, 2021.

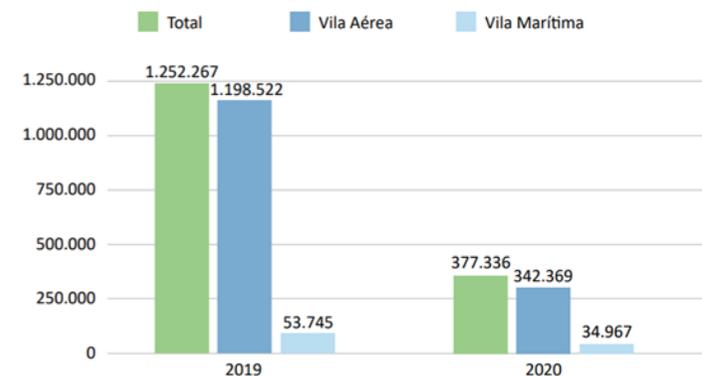


Figura 2.8: Gráfico de chegada de turistas internacionais no estado do Rio de Janeiro por via e acesso (2019-2021). Fonte: Ministério do Turismo, 2021.

2.4 Resultado

A partir dos gráficos e da tabela, observamos que a cidade do Rio de Janeiro apresenta grande potencial de atração turística com múltiplas opções de lazer. No gráfico 4 podemos observar a preferência pela chegada por via aérea em comparação com a via marítima. No entanto, com investimentos nesse setor, busca-se potencializar essa chegada pelo mar, elevando o uso da borda costeira. Também pode ser analisado como a pan-

demia impactou negativamente nos números e estatísticas do ano de 2020. Apesar da vacinação contra a Covid e os índices diminuindo é fundamental pensar em cenários futuros que possam envolver medidas e protocolos contra epidemias, principalmente na área portuária. Visto que portos brasileiros como o de Santos, adotaram quesitos normativos e rotineiros para a maior segurança de todos, que são:

“1. Alguns setores do porto foram interrompidos por serem de alto risco de contaminação de contágio do vírus; 2. Redução da taxa de exportação e importação brasileira; 3. Muitas pessoas foram afastadas de seus postos de trabalho, o que influenciou economicamente a vida de cada cidadão; 4. Diminuição das movimentações de cargas no porto; 5. Diminuição do comércio geral e local; 6. Restrição da circulação e aglomeração de pessoas; 7. Suspensão de pontuais atividades portuárias e aeroportuárias.” (HERNÁNDEZ; LAZARETI, 2021, P. 17)

Passada a crise epidemiológica dos anos anteriores, a investigação verifica a importância de

ter protocolos de prevenção que podem ser aplicados no território para possíveis crises futuras.

2.5 Conclusão

A indagação que se estabelece a partir das indicações apresentadas pela investigação, é: “Quais seriam as estratégias de fomento para as novas dinâmicas, nas distintas escalas da borda costeira, do tecido urbano da cidade do Rio de Janeiro, que possibilitem a renovação da atual infraestrutura local, atendendo simultaneamente o transporte portuário e o setor turístico e econômico da região?”

Desta inquietação resultam os seguintes elementos para a reestruturação do território: a. Recuperação das infraestruturas locais existentes; b. redefinição

de novas áreas de atracagem para grandes embarcações; c. novos fluxos de operação de funcionamento; d. novas áreas de infraestrutura temporais; e. intermodalidade de transportes de acesso local; f. Novos comércios e serviços de apoio. Foram estabelecidas duas temáticas de estratégias com a finalidade de desenvolver a área de estudo no âmbito econômico e turístico, mostradas na figura 2.9, cujo os principais objetivos são potencializar a geração de renda e empregos no território e revitalizar o espaço costeiro com a implementação de uma nova arquitetura icônica.

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

ESTRATÉGIAS ECONÔMICAS	2022-2025	A (Otimização e integração de espaços)	A1	Criação de um polo tecnológico interligado as economias	
			A2	Revalorização do comércio local	
			A3	Reconversão econômica dos antigos galpões abandonados em uso misto	
			A4	Criação de objetos híbridos capazes de concentrar e irradiar dinâmicas econômicas	
			A5	Tornar a região Transitável para pedestres	
			A6	Melhorar o acesso de transporte público para a região	
	2030-2040	B (Geração de emprego)	B1	Formação de novos profissionais com a criação do polo econômico	
	2040-2050	C (Redes de inovação)	C1	Área de formação educacional e reestruturação comercial	
			C2	Interação econômica mútua: incentivo ao turismo e ao comércio.	
		D (Grandes projetos urbanos)	D1	Recolocação de grandes áreas em decadência na economia da cidade.	
	ESTRATÉGIAS TURÍSTICAS	2022-2025	A (Arquitetura Icônica)	A1	Criação de objetos que sirvam de resposta à ausência de marcos
				A2	Uso de materiais e tecnologias que causem quebra na monotonia da paisagem
A3				Implantação de ícones em áreas centrais degradadas	
2030-2040		B (Criação e melhoria da estrutura urbana)	B1	Criação de redes hoteleiras e núcleos capacitores de apoio	
			B2	Remodelagem da estrutura viária	
			B3	Espaços de ensino e suporte à economia criativa	
			B4	Suporte aos serviços de infraestrutura básica	
			B5	Criação de equipamentos culturais	
			B6	Conversão de áreas degradadas em núcleos comerciais e áreas verdes	
2040-2050		C (Intervenções patrimoniais)	C1	Identificação e consolidação dos espaços históricos	
			C2	Desenvolvimento das novas arquiteturas que complementam o existente histórico	
		D (Parcerias público e privado)	D1	Subsídios a grandes empresas que patrocinam o desenvolvimento	
		D2	Parcerias com a comunidade local através de iniciativas mutualistas		

Figura 2.9: Tabela de Macro Estratégias Econômicas e Turísticas. Fonte: Produção autoral.

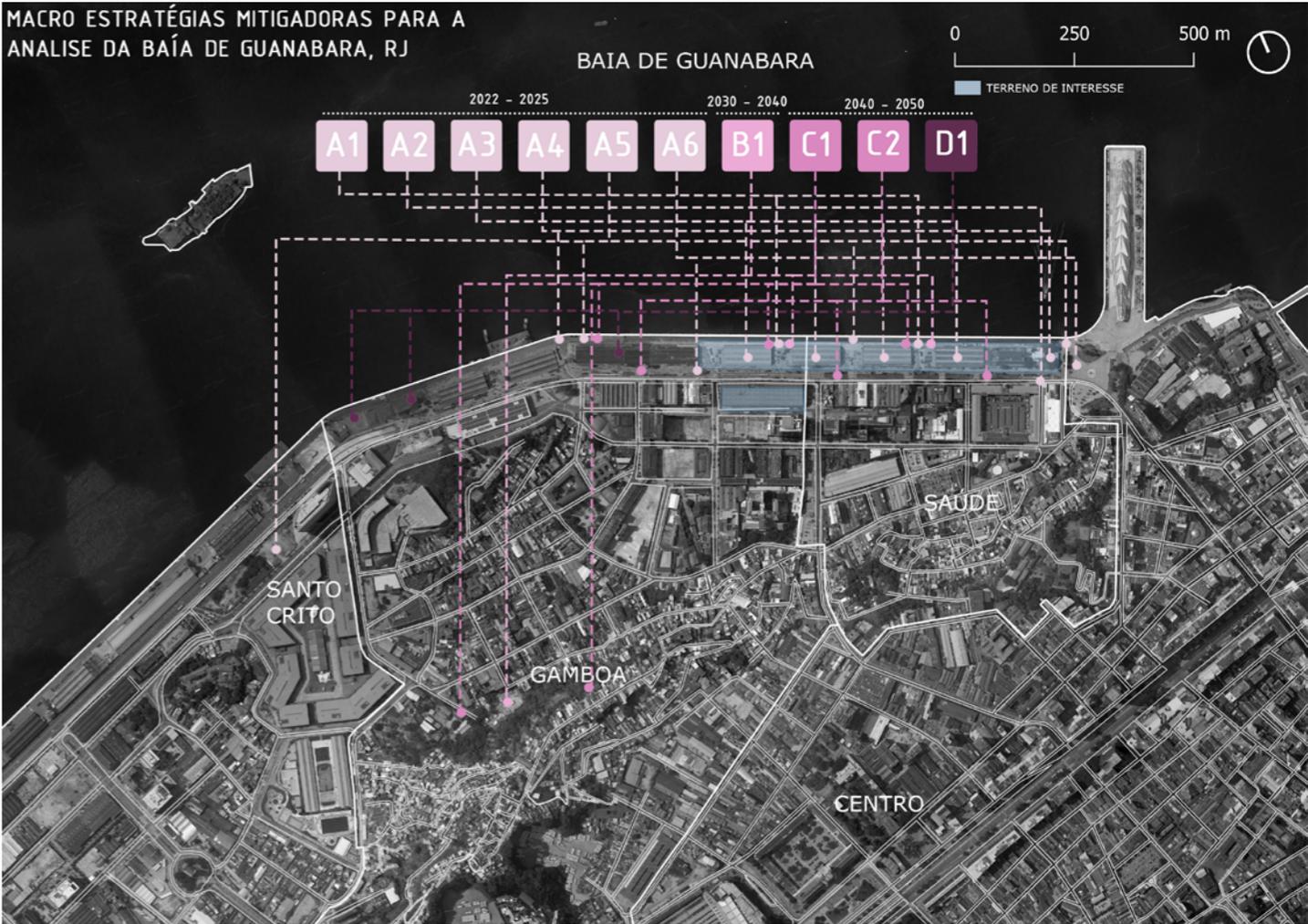


Figura 2.10: Mapa de Macro Estratégias Econômicas Mitigadoras, análise da Baía de Guanabara, RJ. Fonte: Produção autoral.

[CAPÍTULO 02] Estratégias de fomento econômico e turístico de cruzeiros marítimos: Uma análise da Baía de Guanabara, Rio de Janeiro.

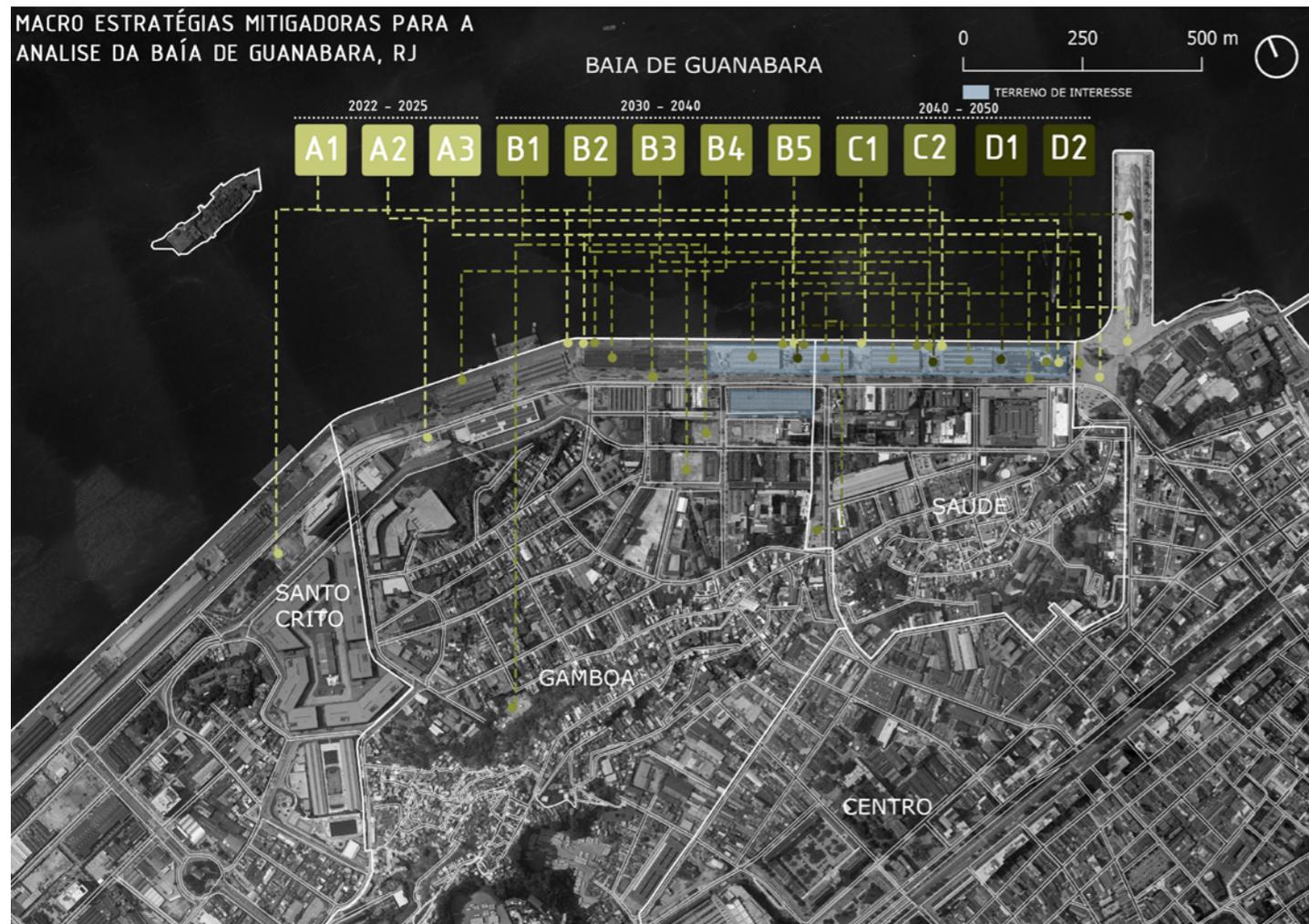


Figura 2.11: Mapa de Macro Estratégias Turísticas Mitigadoras, análise da Baía de Guanabara, RJ. Fonte: Produção autoral.

Através das futuras parcerias políticas sejam elas públicas ou privadas focadas na utilização das estratégias já comentadas, a região da borda costeira da Baía de Guanabara pode ter maior desenvolvimento. Isto pode acontecer por meio de novos protocolos contra a epidemia, a implantação de um novo terminal de passageiros, além de um novo pólo com sistema de transporte marítimo. Visando essas novas instalações de infraestrutura, retoma-se ao questionamento inicial. A proposta é estabelecer sugestões que estejam relacionadas com a reorganização territorial, os problemas de desemprego, as estratégias econômicas mostradas no figura 2.10 e as estratégias turísticas no figura

2.11, aplicadas na extensão portuária com a finalidade de recuperar as infra estruturas já existentes. Redefinir as áreas de atracagem, a concepção de novos fluxos de logística e urbanidade, as novas infraestruturas turísticas e os novos comércios e serviços de apoio.

Sendo assim podemos determinar que a aplicação dessa metodologia ganha eficiência e permite a interação entre diferentes escalas urbanas, estando em uma área que já apresenta grande potencial para fomento de novos espaços empregatícios e renda, ampliação de possíveis novos ciclos econômicos pautados em um turismo sustentável.

2.6 Notas

¹ Navio de cargueiro é uma tipologia de navio utilizado para transporte de cargas e mercadorias, geralmente comporta cerca de 4000 container (EDUCALINGO, 2022).

² O modelo conceitual do diagrama de classes é um classificação que especifica um nível intermediário de abstração que nesse caso do texto seria de pessoas, classificadas pela renda familiar delas.

³ A expressão Resorts Flutuantes é um antigo sinônimo de Cruzeiros Marítimo, sendo nomeado dessa forma pois a proposta atual é oferecer o máximo de conforto, experiência gastronômica e múltiplas opções de lazer no próprio navio.

⁴ O destaque da reforma de Pereira Passos foi a re-

estruturação da área central, com a inauguração da Avenida atual Rio Branco, a construção do Theatro Municipal, projeto paisagístico da praça XV de Novembro, alargamento das vias para melhor caminhabilidade, além das obras da Avenida Atlântica. A partir dessa revitalização conseguiu-se comprimir os códigos de posturas (MENEZES,1999), e o ideário de higienização e racionalização urbanística (MALTA, 2017).

⁵ A nomeação de renovação urbana se caracteriza com a intervenção do tecido urbano demolido os ordenamentos existentes e não conjectura a preservação do conjunto material, como praças, edificações e casas (VARGAS; CASTILHO, 2011).

⁶ As contra paisagens são caracterizadas por idealizações negativas da esfera coletiva associadas a morros da paisagem ocupados por comunidades. Embora sejam também antipaisagens simbólicas, pois enfrentam as dimensões normativas do planejamento urbano e da construção urbana (MALTA, 2017).

⁷ A Zona Portuária são áreas e instalações e logística do porto com a presença de ancoradouros, docas, cais, pontes e píers de atracagem e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto (DICIONÁRIO PORTUÁRIO, 2022).

⁸ A Zona Sul da Cidade do Rio de Janeiro apresenta

um dos maiores IDHs da Cidade, além dessa localidade ser conhecida nacional e internacionalmente por ser local de visitação de turistas, como exemplo Copacabana, Ipanema e Leblon.

⁹ “Pós 2016- O Rio mais integrado e competitivo” é um plano urbano com quatro dimensões, sendo elas social, econômica, ambiental e política com o objetivo de construir a “Cidade Olímpica”.

¹⁰ M.E.P – Metodologia em Estratégias Projetuais: HERNÁNDEZ ARRIAGADA, Carlos Andrés. Estratégias projetuais no território do porto de Santos. 2012. 280 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2012.



[CAPÍTULO 03] ESTUDO DE CASO

3.1 Projeto 01: Urbano

3.2 Projeto 02: Arquitetura

3.2.1 Introdução ao programa do edifício

3.2.2 Desenvolvimento do projeto

3.2.3 O edifício principal

3.2.4 Revisão do estudo Prévio

3.2.5 Desenvolvimento do Projeto do novo terminal de cruzeiros após a fase de revisão do estudo Prévio

3.2.6 O cais acostável para navios de cruzeiro

3.2.7 Doca de recreio e cais fluviomarítimos

3.2.8 Edifício de apoio ao núcleo de recreio

3.2.9 A dimensão crítica do estabelecimento de relação terra-terminal de cruzeiros e doca de recreio

3.2.10 Área de Intervenção

3.3 Visita em campo e Workshop: Rio de Janeiro

3.3.1 Workshop on design strategies of degraded port zones in Guanabara Bay e vista ao porto do Rio de Janeiro;

3.3.2 Visita à Companhia Docas do Rio de Janeiro.

03



3.1 Projeto 01: Urbano



Figura 3.1: Porto Canaveral, Orlando. Cruzeirar é preciso. Disponível em: Fonte: <https://cruzeirarepreciso.com.br/principais-portos-de-cruzeiro-do-mundo/>. Acesso em: 15 set. 2022.

O projeto do Porto da cidade de Cabo Canaveral é o segundo maior porto de cruzeiros, mais movimentado do mundo e possui aproximadamente 4,5 milhões de passageiros por ano. Está localizado geograficamente a 73 km da cidade de Orlando, Flórida. Esse porto se destaca diante de outros devido a proximidade com os parques temáticos do

complexo da Disney, Universal entre outros. Esses terminais de cruzeiros representam essa extensão desse pólo turístico, os terminais de cruzeiros alocados nesse espaço tem como principal destino a região do Caribe, Bahamas e outros destinos tropicais (CRUZEIRAR É PRECISO, 2020).

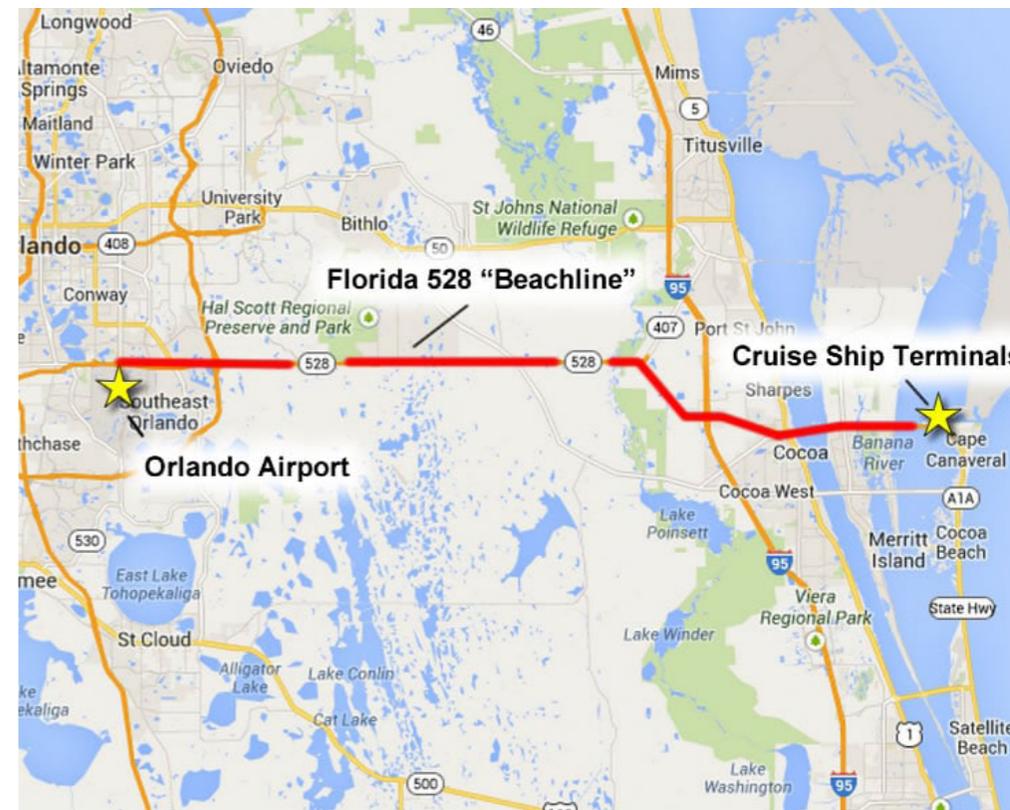


Figura 3.2: "Beachline". Fonte: Port Canaveral Port Overview (Parking, Terminals, and Maps). Disponível em: <https://www.cruzely.com/port-canaveral-port-overview-parking-terminals-and-maps/>. Acesso em 16 set. 2022.

3.1 Projeto 01: Urbano



Figura 3.3: Implantação urbana do Porto Canaveral. Fonte: Port Canaveral. Disponível em: <https://www.portcanaveral.com/getmedia/20ca5406-698e-434c-88cb-2b509e8036ef/portCanaveralMap2022.pdf.aspx>. Acesso em 18 set. 2022.

Nessa parte da costa, os terminais em sua maioria são novos e modernos e são subdivididos em Lado Norte com os Terminais 5,6,8 (Disney Cruise Line) e 10 e Lado Sul com os Terminais 1,2 e 3 (Carnival Cruise Line) (CRUZEIRAR É PRECISO, 2020).

Embora tenha 7 terminais de cruzeiros na região, cada uma das principais companhias turísticas tem o seu seu terminal, nesse caso temos os terminais da Carnival nos terminais 5 e 6, a Disney no 8 e a Royal Caribbean no terminal 10.



Figura 3.4: Terminais das principais companhias. Fonte: Port Canaveral. Disponível em: <https://www.cruzely.com/port-canaveral-port-overview-parking-terminals-and-maps/>. Acesso em 18 set. 2022.

3.1 Projeto 01: Urbano

A expansão de 3 novos terminais foi anunciada em 2017 e o investimento estimado seria por volta de US \$2,6 bilhões previsto para serem finalizados até 2030. Os planos de custos dos ter-

minais seriam US \$150 milhões ou mais para cada terminal, sendo o Terminal 3, finalizado já no ano de 2020, Figura 3.5.



Figura 3.5: Terminal 3. Fonte: Cruise Terminal 3. Disponível em: <https://www.portcanaveral.com/Cruise/Cruise-Terminal-3>. Acesso 18 set. 2022.

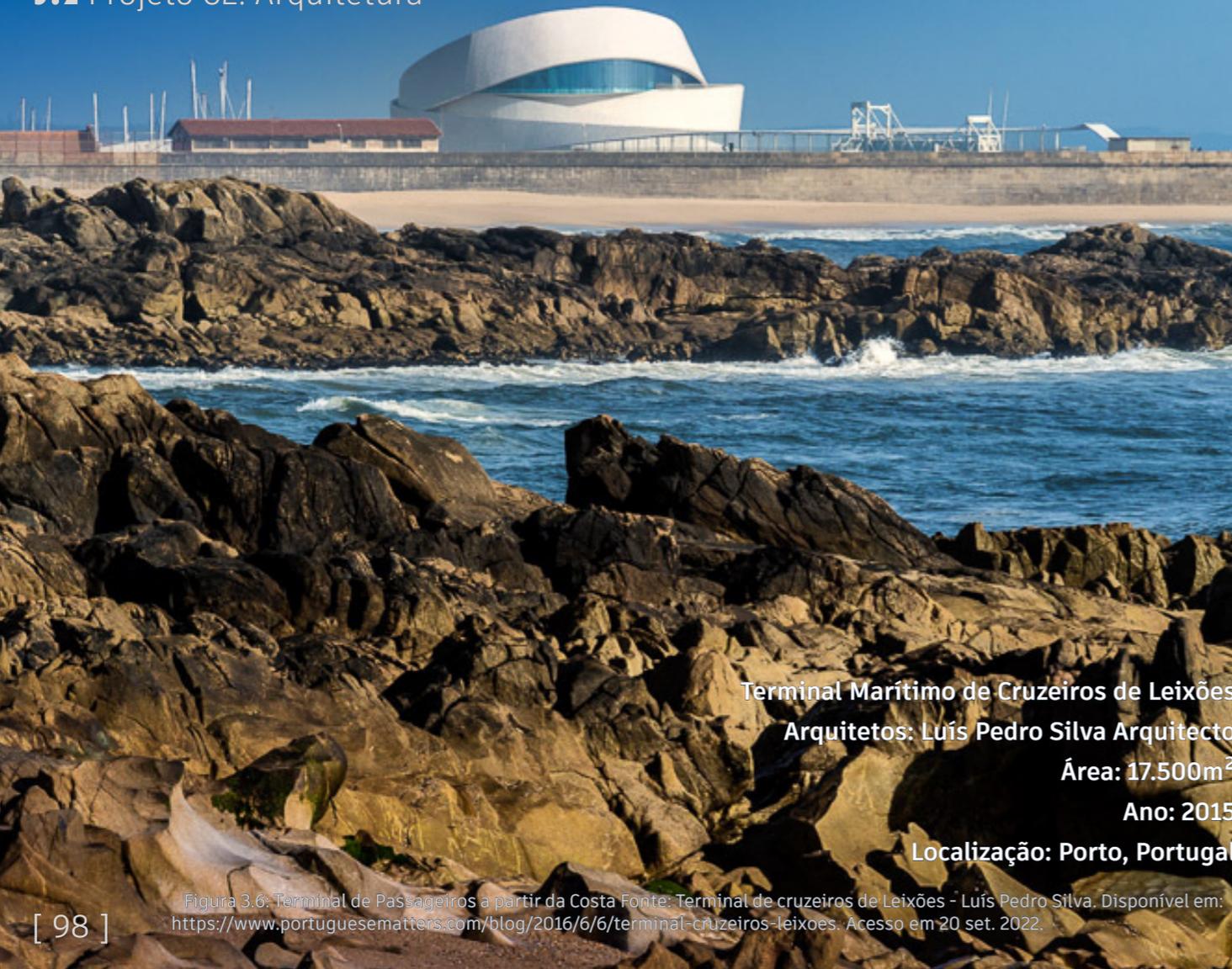
No mesmo plano de 2017 estão previstos além dos terminais, a expansão do porto com:

“Um novo Cove Park que pode ser usado para receber eventos de pequeno e médio porte; renovação da rampa de barcos do Porto; ampliação dos estacionamentos nas áreas do Jetty Park; uma nova loja de iscas e equipamentos; melhor armazenamento de barcos e centro de reparos; um novo edifício “yacht club”; uma área de porto de serviço para rebocadores e outros barcos de trabalho; restauração dos Berços de Carga Norte 3 e 4; um sistema de transporte “Port Central” que conectará Port Canaveral à área da Flórida Central” (GOPORT, 2017).

Além disso, em 30 anos se prevê a revitalização da enseada e do porto que onde serão adicionados mais 5 novos restaurantes, uma vila de pescadores comerciais e um centro de um centro de conferência relacionado com a torre de exploração que já existe. A empresa responsável pela execução do plano é a Bermello Ajamil & Partners,

com sede em Miami. O CEO da empresa, Luis Ajamil, afirma que as obras de expansão do Porto serão “um grande parceiro e vizinho” para a população local e comunidades de habitam no entorno. O plano teve como principal objetivo estabelecer Port Canaveral como centro americano para a indústria de turismo e espaço da Flórida Central.

3.2 Projeto 02: Arquitetura



Terminal Marítimo de Cruzeiros de Leixões
Arquitetos: Luís Pedro Silva Arquitecto
Área: 17.500m²
Ano: 2015
Localização: Porto, Portugal

Figura 3.6: Terminal de Passageiros a partir da Costa Fonte: Terminal de cruzeiros de Leixões - Luís Pedro Silva. Disponível em: <https://www.portuguesematters.com/blog/2016/6/6/terminal-cruzeiros-leixoes>. Acesso em 20 set. 2022.

3.2.1 Introdução ao programa do edifício

O porto de Leixões está classificado como terceiro no contexto do país e quinto quanto ao número de passageiros. Apresenta grande atração turística devido à própria cidade do Porto, com grande rede hoteleira nas proximidades, além de ficar próximo ao Aeroporto Internacional Francisco

Sá Carneiro e da linha azul do metrô, estações Brito Capelo e Matosinhos Sul, figura 3.7. Sua localização é privilegiada, frente ao Oceano Atlântico, podendo explorar a passagem entre as rotas do Mediterrâneo e do Norte da Europa.

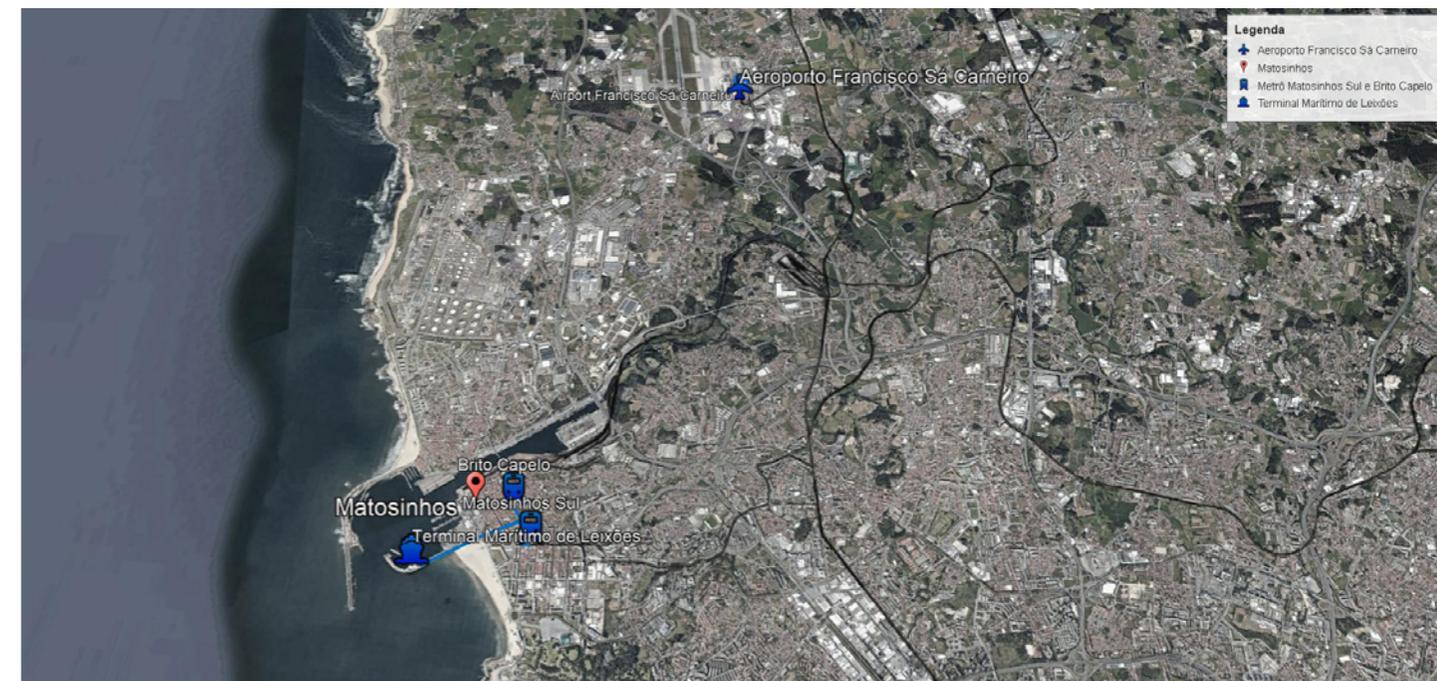


Figura 3.7: Localização do Aeroporto e das estações de metrô próximas ao Terminal Marítimo de Passageiros. Fonte: Google Earth, produção autoral, 2022..

3.2.1 Introdução ao programa do edifício

A modalidade náutica de recreio, tem tido um grande aumento nos últimos anos, fato que gerou uma procura exponencial por marinas, estima-se uma passagem de 70.000 embarcações em Portugal. No entanto, tem-se um levantamento de escassez generalizada de postos de amarração em

um contexto nacional e internacional. Com relação aos praticantes dessa modalidade, a extensa orla e a boa localização do Porto de Leixões o clima temperado mediterrâneo, torna-se um excelente ponto de abrigo para as embarcações (SILVA et., 2008).

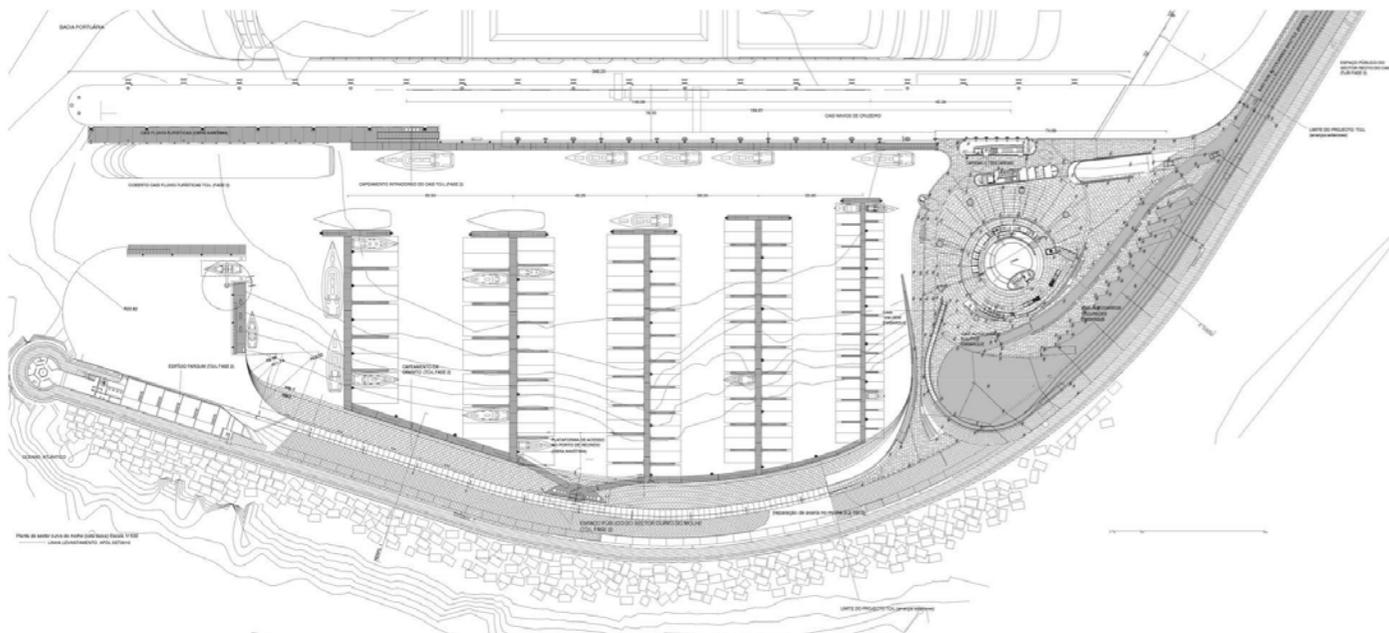


Figura 3.8: Implantação do projeto. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568b-cda8e58ece2d3c0004b3-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-site-plan?next_project=no. Acesso em 23 set. 2022.

Em Matosinhos, “a intervenção no molhe Sul, abrindo o porto à cidade e dando continuidade à nova marginal ao seu carácter de espaço de lazer e animação coletiva/urbana, potencializa recursos de articulação com o porto até à data subexplorados”. (SILVA et., 2008, p.2). Além

3.2.2 Desenvolvimento do projeto

A ideia preliminar do projeto foi definida ao nível de estudo Prévio de viabilidade pelo Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões (PEDPL). A equipe envolvida no plano definiu que na etapa do Estudo Prévio seria dividida em três fases: a primeira potencializando a interação com a plano de desenvolvimento do porto, em que em uma primeira instância verifica o caderno de encargos, após isso, criar cenários de implantação, em seguida escolher o cenário almejado e por fim



Figura 3.9 e 3.10: Fotografia da construção. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto?ad_medium=gallery. Acesso em 23 set. 2022.

disso, teve como objetivo construir um elemento arquitetônico que completasse funcionalmente a esfera urbana, tendo acesso a cobertura que complementa os espaços, com utilização de pisos diferentes que equaciona a utilização dos espaços atrás de uma rampa helicoidal no átrio central do projeto (SILVA et., 2008).

desenvolver a peça arquitetônica. Essas primeiras fases tiveram uma duração de 9 meses focadas na amarração da arquitetura ao território urbano e a interligação com os modais de transporte. Ainda no mesmo período, foram desenvolvidas as bases construtivas do edifício e do ambiente marinho. A partir de todo o estudo realizado anteriormente, foi elaborado o projeto de execução da obra portuária de arquitetura orgânica e diferenciada (SILVA et., 2008).



3.2.2 Desenvolvimento do projeto

A proposta é constituída por 3 componentes principais: o edifício principal, a obra portuária e os espaços que interligam o terminal à cidade. Na figura 3.11 a esquematização do projeto, demonstrando diferentes espaços associados ao projeto, em seguida, na figura 2 temos panorama completo do Porto de Leixões, com foco na área de intervenção e finalmente na figura 3, temos a maquete do projeto.

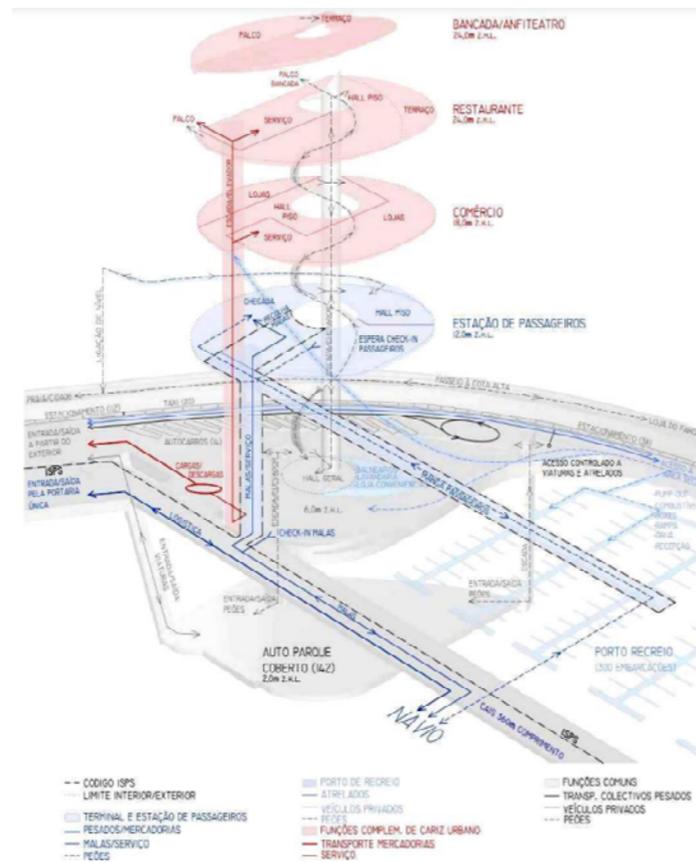


Figura 3.12: Panorâma de Leixões a partir da bacia portuária. Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em 22 set. 2022.

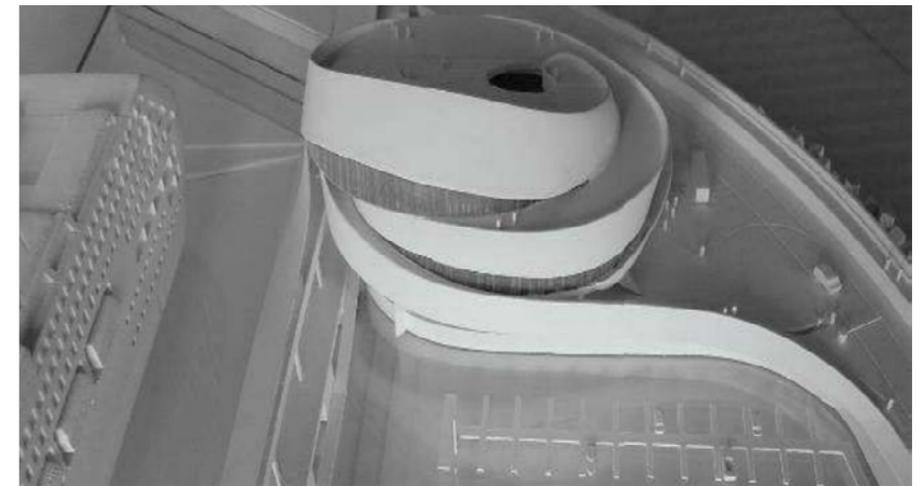


Figura 3.13: Foto da maquete. Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://c2.quickcachr.fotos.sapo.pt/i/oe5054e7b/7555499_oWaat.jpeg. Acesso em 22 set. 2022.

3.2.3 O edifício principal

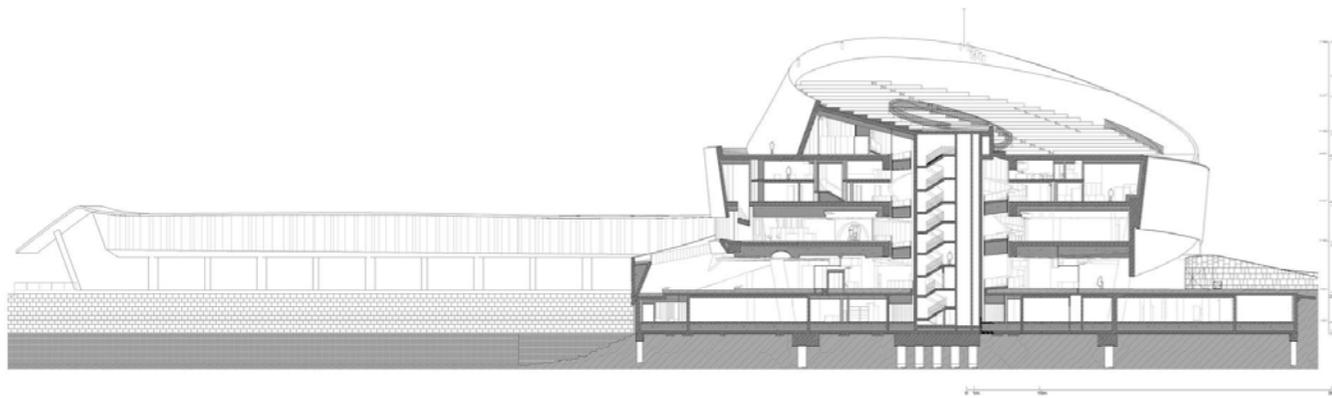


Figura 3.14: Corte do Edifício Principal. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bcce6e58ece2d3c0004b0-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-section?next_project=no. Acesso em 22 set. 2022.

A O edifício principal é constituído por 5 pavimentos e dois mezaninos que se unem à cobertura onde o acesso é permitido. O piso inferior é composto por estacionamento, áreas técnicas e espaços de apoio aos tripulantes do porto de atracagem pública. O estacionamento comporta 114 lugares que são com acesso a uma rampa, localizada antes do edifício.

Na cota 0, temos o térreo que “integra o hall geral, uma loja de conveniência para os tripulantes, áreas

de serviço, com cargas e descargas, e salas técnicas para o edifício”. Os dois espaços agrupados tem em sua fachada um plano envidraçado curvilíneo, fato que possibilita uma maior permeabilidade visual entre interno e externo. Ainda neste piso, encontram-se os principais acessos entre projeto e a esfera urbana e o coplanar do novo cais que em conjunto com as áreas técnicas, conduzem o processo de check-in de malas e atividades de logística das bagagens dos passageiros e

tripulantes. Em continuidade desse núcleo principal do projeto verifica-se o embarque e desembarque para veículos.

Em relação aos núcleos de serviço, o primeiro encontrava-se tangente à esfera portuária, responsável pela logística dos passageiros de cruzeiros que ocorrem o embarque e desembarque no mesmo terminal, nesse caso no Porto de Leixões. Esse espaço de serviço está associado à área de equipamentos destinada a UTA (Unidade de

Tratamento de Ar) do piso de embarque. O segundo núcleo de serviços encontrasse do lado oposto, sendo formado por uma série de compartimentos que influenciam nas funções do edifício como: “prumada de exaustão e AVAC, acessos verticais (escada e elevador-monta cargas) sala de monitorização de segurança do edifício e da sala técnica, contendo os quadros e ponto de entrega de telecomunicações e depósito para lixos e arrumos” (SILVA et., 2008, p.4).



Figura 3.15: Foto do principal acesso no térreo. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bcbe58ece62ae0004a3-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-photo?next_project=no. Acesso em 22 set. 2022.

3.2.3 O edifício principal

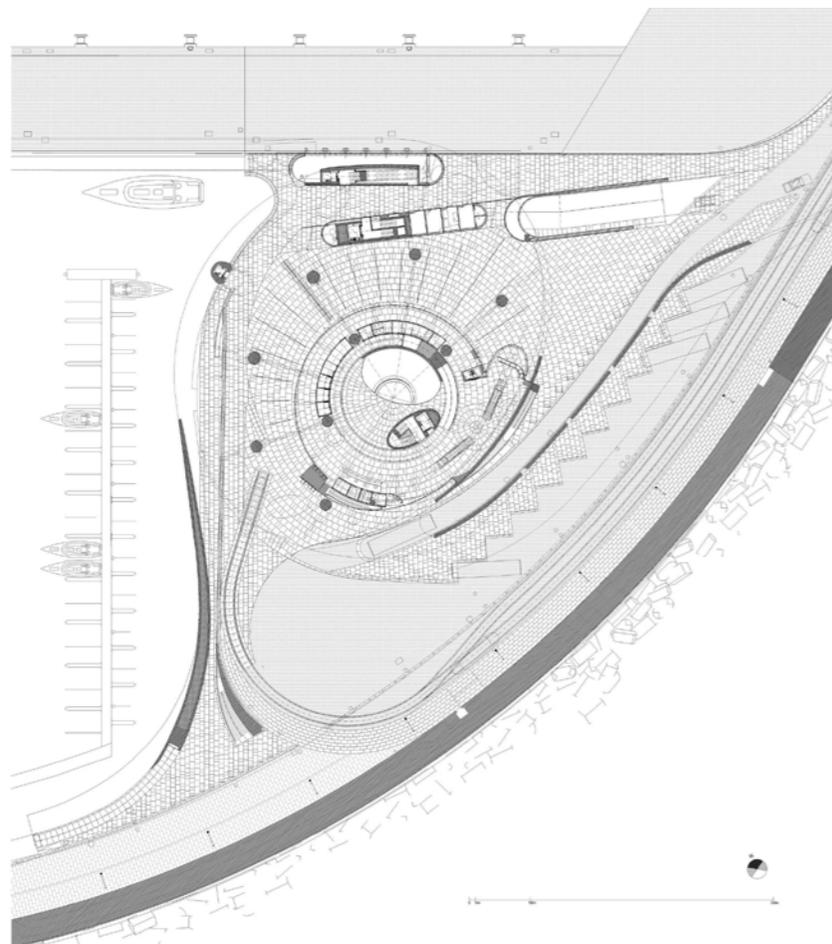


Figura 3.14: Planta do pavimento térreo. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bce1be58ece2d3c0004b4-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-ground-floor-plan?next_project=no. Acesso em 22 set. 2022.

O primeiro piso é composto pelas funções de logística aos viajantes para o embarque e desembarque. Este piso apresenta hall de piso interligado com a rampa helicoidal e com um patamar exterior; sala de check-in de passageiros, espaço de espera para embarque e controle de acessos; e a área de

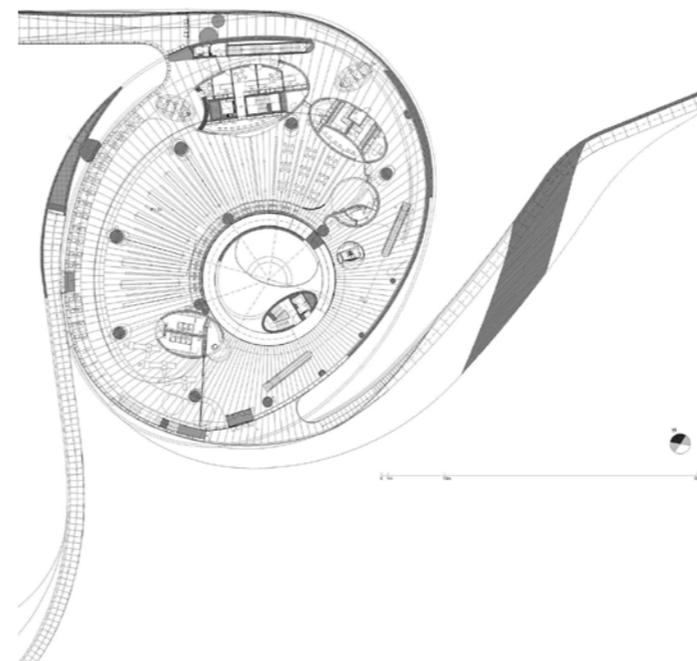


Figura 3.15: Planta do primeiro pavimento. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bce71e58ece2d3c0004b6-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-first-floor-plan?next_project=no. Acesso em 22 set. 2022.

desembarque e levantamento de bagagens. Este pavimento, também contém espaços de serviços de logística ao passageiros, além de capacidade para a utilização esporádica para outros tipos de uso, como eventos em épocas de baixa.



Figura 3.16: Fotografia do segundo pavimento. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bca8fe58ece62ae00049a-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-photo?next_project=no. Acesso em 22 set. 2022.

3.2.3 O edifício principal

O segundo piso é composto por 14 lojas e é um local público a partir do hall geral através de todas as possibilidades de circulação vertical. Da mesma forma pode ser acessado por elevador de cargas independentes interligado com a área de carga e descargas do piso inferior. Esse piso propicia um acesso longo e panorâmico da marina pública até o piso 1, ligando o passeio entre diferentes alturas. Os estabelecimentos comerciais poderão ser adaptados para outras funções, porém mantendo “uma matriz concêntrica com as subdivisões desenha-

das por radiais”(SILVA et., 2008, p.5). Além disso, o piso contempla as infraestruturas básicas como sanitários e vestiário em conformidade. Em uma subdivisão desse piso de comércio foi pensado em adicionar uma área de apoio para suprimir as necessidades de armazenamento das lojas, utilizando uma estrutura mista e suspensa da laje superior.

Atualmente, esse pavimento abriga, por necessidade, o Pólo de Mar do Parque de Ciências da Universidade do Porto, no local previsto inicialmente para as lojas (SILVA et., 2008).

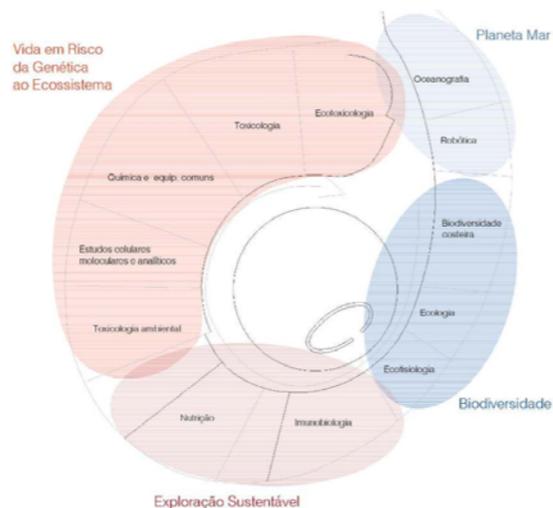


Figura 3.17: Subdivisão do segundo pavimento para atender a demanda da Universidade. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões – processo. Disponível em: <http://luispedrosilva.com/p142/p142-processo/>. Acesso em 23 set. 2022.

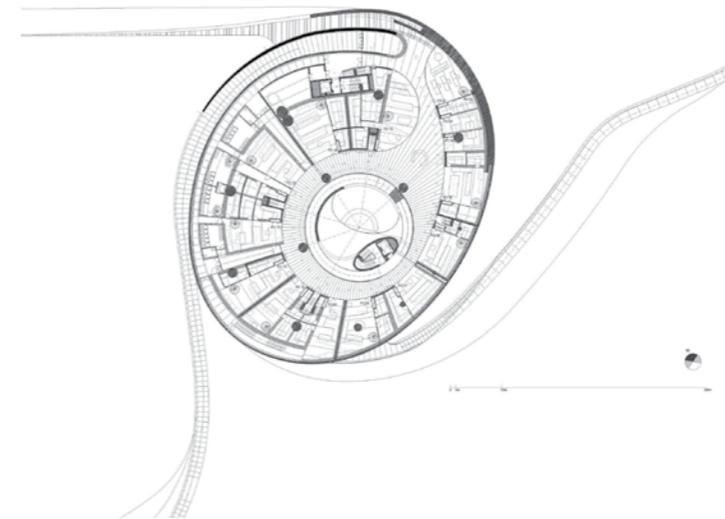


Figura 3.18: Planta do segundo pavimento. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bce1be58ece2d3c0004b4-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-ground-floor-plan?next_project=no. Acesso em 23 set. 2022.

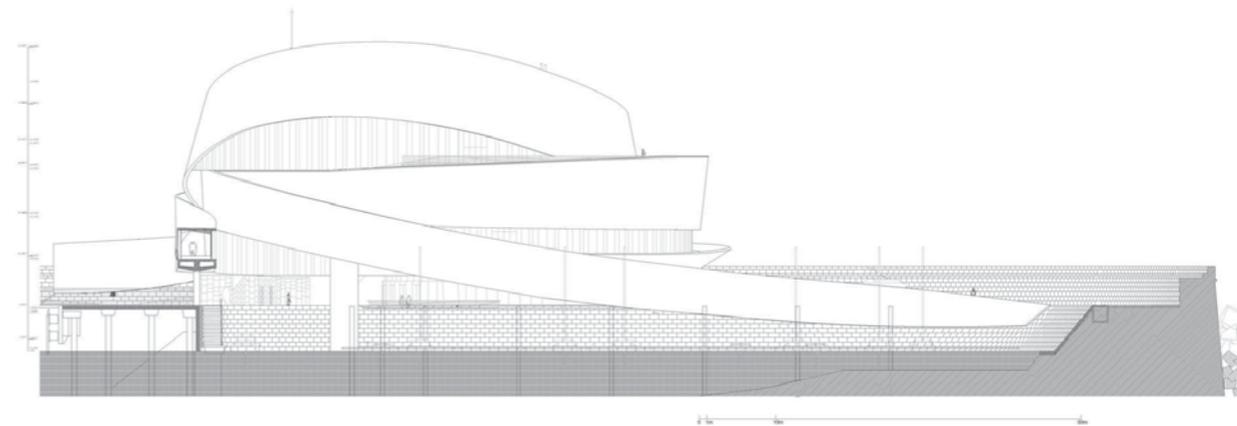


Figura 3.19: Elevação do projeto. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bcc46e58ece62ae0004a6-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-elevation?next_project=no. Acesso em 23 set. 2022.

3.2.3 O edifício principal

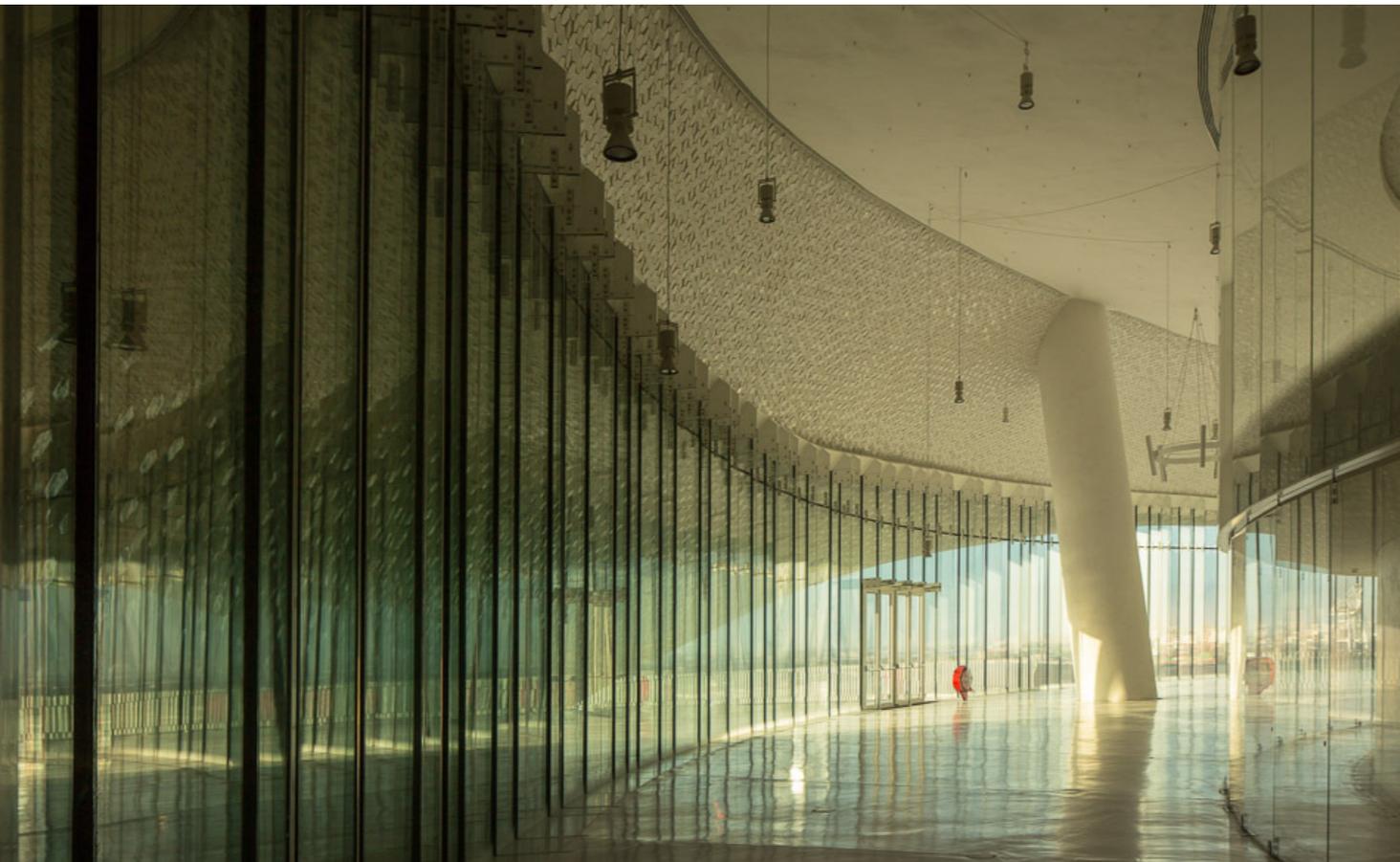


Figura 3.20: Fotografia do terceiro pavimento com foco na fachada de vidro. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bcb41e58ece2d3c0004a7-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-photo?next_project=no. Acesso em 23 set.2022.

O terceiro piso mostra uma peculiaridade, um grande envidraçamento sobre o porto de recreio, essa transparência permite conexão visual entre os terraços e bancadas exteriores em conjunto com pé direito alto que atinge até 8m de altura. Nesse espaço apresenta a sala principal com cafeteria e bar com balcão, além de uma área destinada para os serviços do restaurante com ligações independentes com o piso térreo através de um acesso exclusivo para serviços. “As características

e acessos aos terraços e bancada exteriores, foram propostos como potenciais aplicações da função principal ou simplesmente como complemento real da amplitude do Oceano e da atividade portuária” (SILVA et., 2008, p.5). Neste piso, temos um mezanino que auxilia nos espaços exteriores e cobertura. Além disso, esse mezanino irá funcionar a partir de dois núcleos principais, unidos através de uma ponte e duas escadas e uma plataforma elevatória.

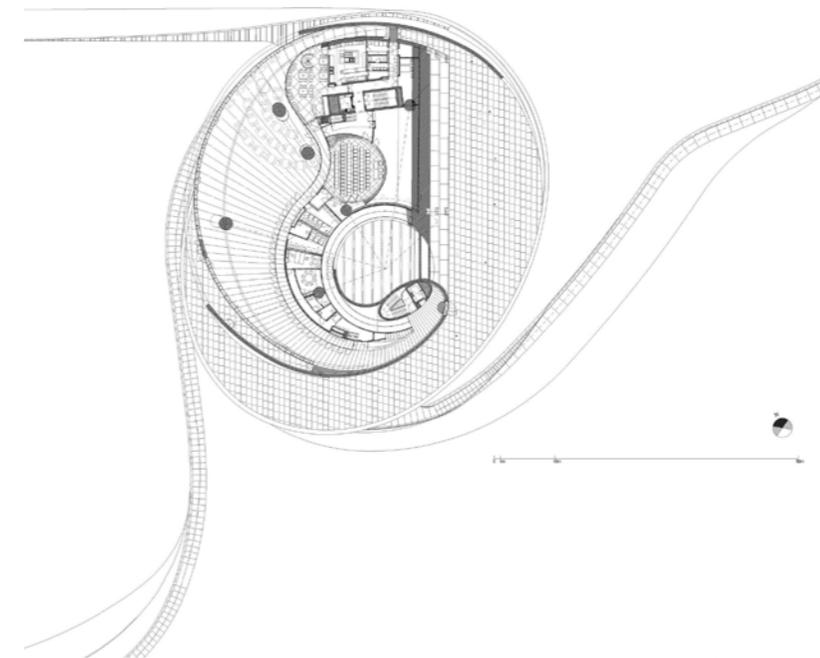


Figura 3.21: Planta do terceiro pavimento. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bcb41e58ece2d3c0004b8-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-third-floor-plan?next_project=no. Acesso em 23 set. 2022.

3.2.3 O edifício principal

O Núcleo Central que faz vazio na arquitetura define “um alçado interior transversal a todos os pisos, conferindo coerência à diversidade de usos e espaços que atravessa e liga. Uma superfície vítrea, contínua e unitária ao longo dos vários pisos, garantirá a autonomia, física e percebida, da clara rampa helicoidal” (SILVA et., 2008, p.5). A harmonia resultante desta combinação de elementos em conjunto com a claraboia, possibilita a abertura de um espaço expositivo com iluminação natural e jogo de luzes. Com o desenvolvimento do projeto verificou-se

uma hipótese de atribuir ao grande vazio a presença de água no seu círculo inferior no fundo. A água presente no interior do projeto se deu por vários fatores, como ser simbolicamente a presença do mar; alegando extensão da amplitude espacial a partir dos reflexos; complementaridade das diferentes texturas e elementos e por fim o efeito das “paredes cilíndricas, um fundo transparente ou translúcido para a opacidade branca da lâmina, rampa e prima elíptico dos acessos verticais, do núcleo central” (SILVA et., 2008, p.5).

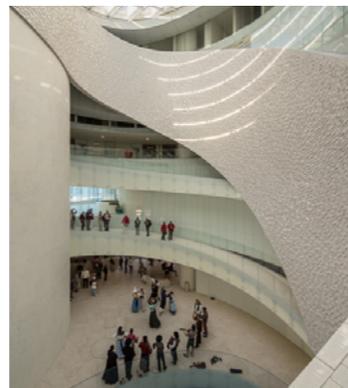
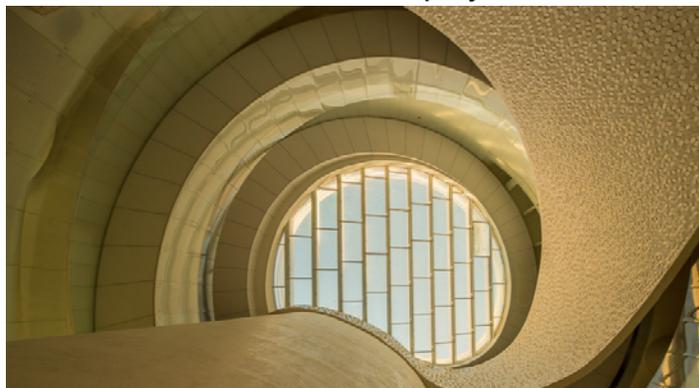


Figura 3.22: Conjunto de Fotografias do átrio central. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bcba7e58ece62ae0004a2-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-photo?next_project=no. Acesso 23 set. 2022.

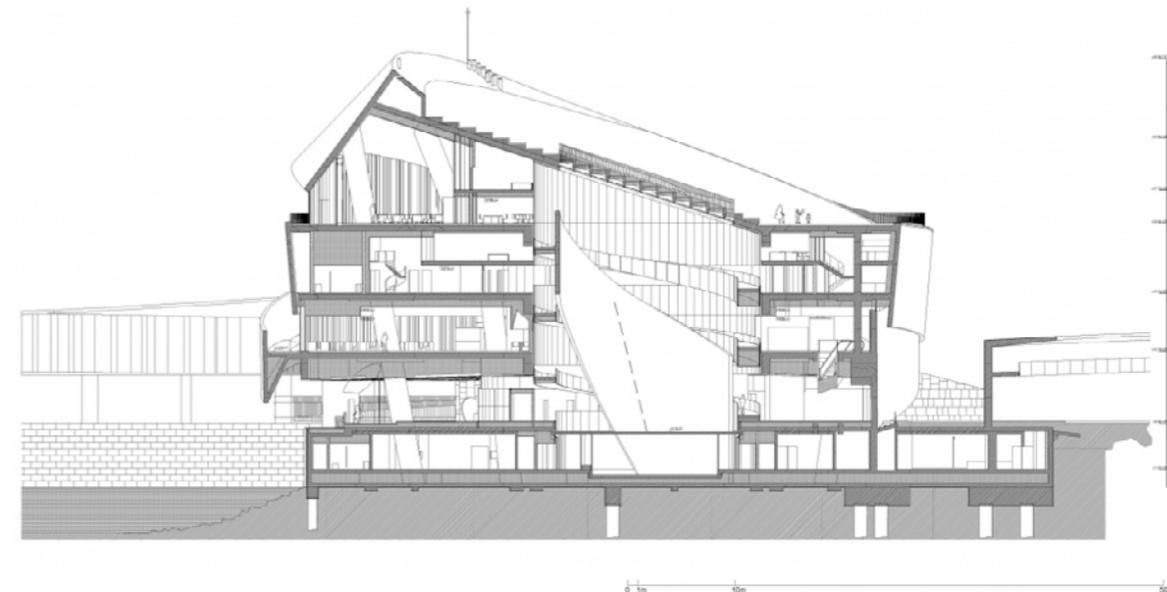


Figura 3.23: Corte do projeto. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões – rigorosos. Disponível em: <http://luispedrosilva.com/p142/p142-rigorosos/>. Acesso 23 set. 2022.

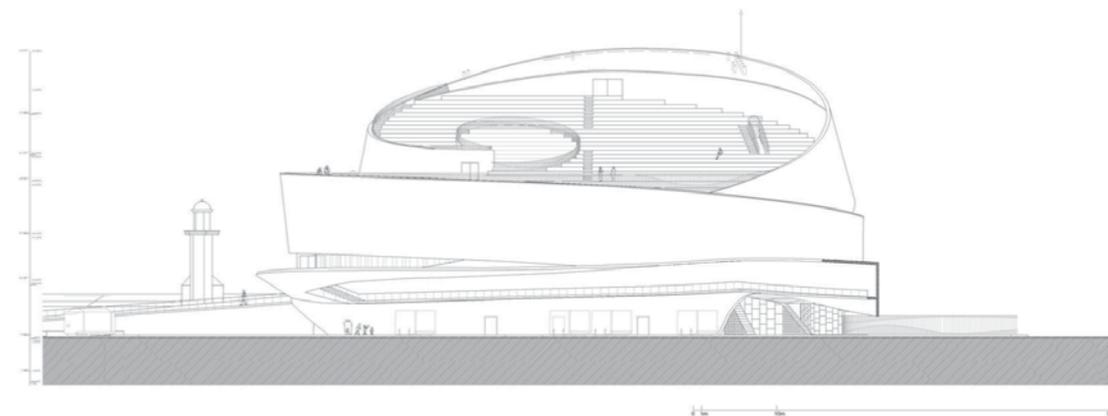


Figura 3.24: Elevação. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bcc6fe58ece62ae0004a7-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-elevation?next_project=no. Acesso em 23 set. 2022.

3.2.3 O edifício principal



Figura 3.25: Fotografia da cobertura com vista para o mar. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões- Luís Pedro Silva. Disponível em: <https://www.portuguesematters.com/blog/2016/6/6/terminal-cruzeiros-leixoes>. Acesso em 23 set. 2022.

A cobertura, ponto forte do projeto, é constituída por duas áreas distintas, uma plana e outra inclinada coberta e outra descoberta. O espaço que é plano pode ser classificado como extensão do espaço interno e também desempenhar função de grande esplanada. O espaço inclinado que aparenta ser próximo ao conceito de arquibancada corresponde a 1200 m² da cobertura do edifício, logo pode-se categorizar como um anfiteatro ao

ar livre. Esse espaço apresenta uma “localização e orientação privilegiada: posição sobranceira, abrigada da nortada, voltada para o mar e para, ao fundo, a linha de costa e o Parque da Cidade” (SILVA et., 2008, p.5). Ainda na cobertura está presente uma área técnica para a manutenção das infraestruturas de 300 m², com pé direitos variados.

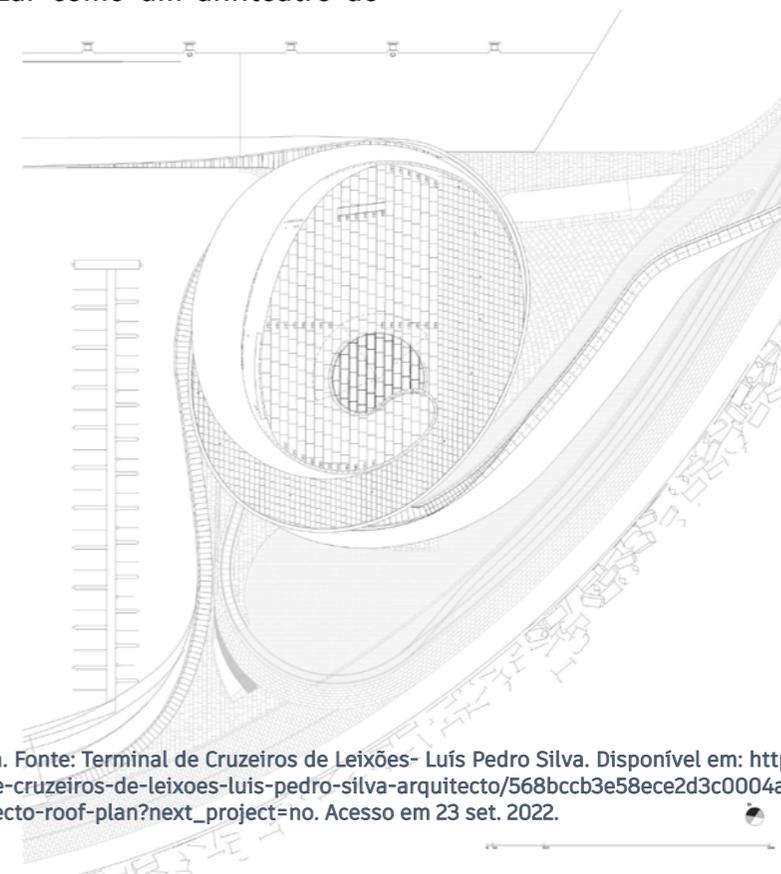


Figura 3.26: Planta Cobertura. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões- Luís Pedro Silva. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bccb3e58ece2d3c0004af-porto-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-roof-plan?next_project=no. Acesso em 23 set. 2022.

3.2.3 O edifício principal

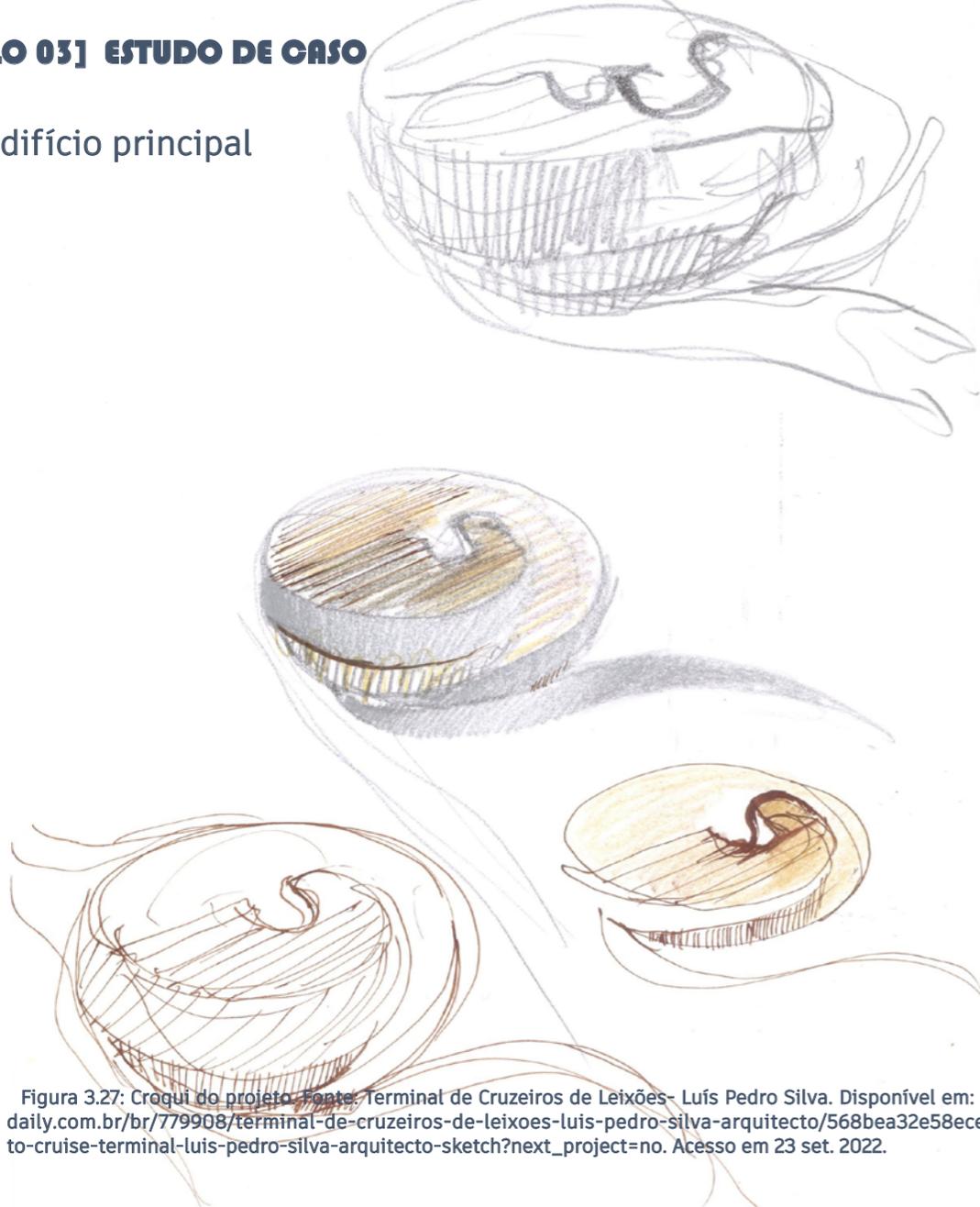


Figura 3.27: Croqui do projeto. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões- Luís Pedro Silva. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bea32e58ece62ae0004d6-por-to-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-sketch?next_project=no. Acesso em 23 set. 2022.

Por fim, temos os elementos tentaculares do projeto, que se localizam no exterior do projeto, se sobressaindo com três principais elementos que lançam a seus eixos que envolvem as paredes. O primeiro eixo tem como objetivo conduzir e organizar a entrada e saída dos navios. A segunda faz

conexão do primeiro piso ao passeio à cota alta com cobertura passando pelo acesso viário. O terceiro se relaciona a caminhada do porto recreio ao segundo piso da arquitetura desenhando todo o alçado noroeste.



Figura 3.28: Imagem da cobertura. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões- Luís Pedro Silva. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568bcae4e58ece2d3c0004a4-por-to-cruise-terminal-luis-pedro-silva-arquitecto-photo?next_project=no. Acesso em 23 set. 2022.

3.2.4 Revisão do Estudo Prévio

A configuração do cais apresentou algumas alterações, pois foi adicionado ao projeto uma zona para a acostagem de embarcações que têm conexão ao rio Douro. Esta área está “localizada no para-

metro interior do cais de acostagem dos navios de cruzeiro, junto à sua extremidade”(SILVA et., 2008, p.13).

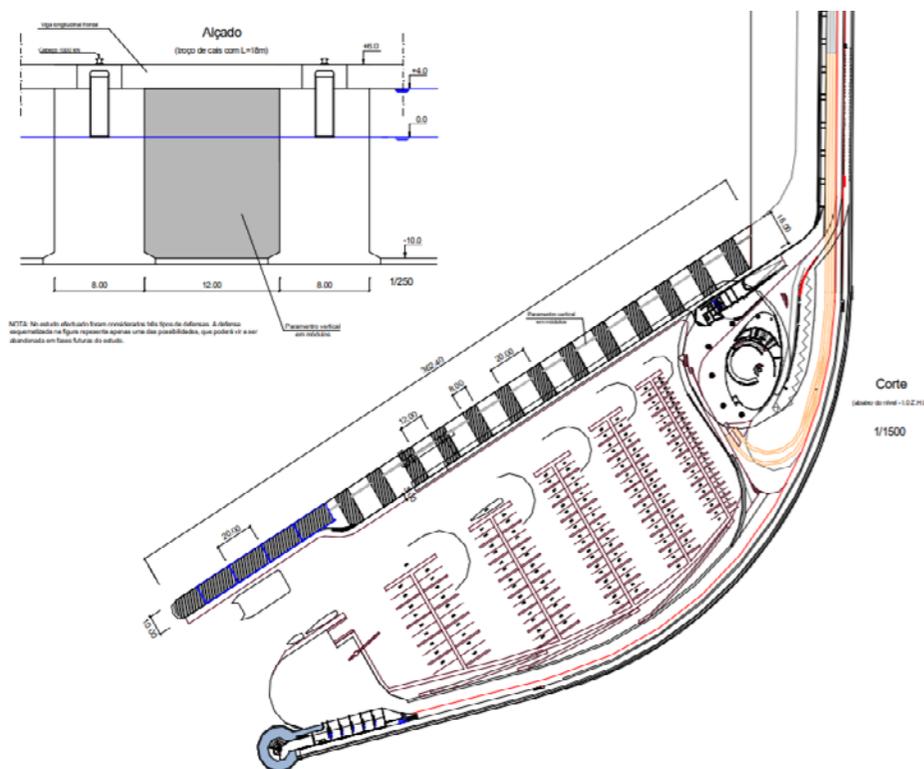


Figura 3.29: Layout do projeto correspondente à fase de revisão do Estudo Prévio, IHRH (2007). Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em 23 set. 2022.

3.2.5 Desenvolvimento do Projeto do novo terminal de cruzeiros após a fase de revisão do estudo Prévio

As intervenções específicas prévias definidas nessa etapa do projeto, foram:

- “Cais acostável para cruzeiros, com 360m de comprimento, para navios de cruzeiros até 300m em fundo de -10m (ZHL), dotado de passadiço de acesso à estação de passageiros e uma manga móvel de ligação passadiço-navio;
- Plataforma/ aterro para implantação do edifício da gare marítima;
- Doca de recreio para 170 embarcações e respectivas instalações de apoio;
- Plataforma de apoio ao doca de recreio (2500m²), com edifício de apoio e serviço de manutenção;

- Reperfilamento de todo o tabule interior do molhe sul;
- Alargamento da bacia de rotação do anteporto para um diâmetro de 600m em fundo de -10m (ZHL)” (SILVA et., 2008, p.15).

Para o dimensionamento das infraestruturas e do próprio terminal, utilizou-se como base o tamanho de um navio cruzeiro e para a doca de recreio, uma grande diversidade de tamanhos no píer com a finalidade de abrigar o maior número possível de embarcações, claro que, sempre levando em consideração as recomendações internacionais aplicáveis.

3.2.6 O cais acostável para navios de cruzeiro

O cais, é concebido no molhe sul, com sentido para NW-SE, com comprimento de 360m para atracagem e do navio de cruzeiro com largura de 22m. Com uma diminuição na largura na extremidade da ala SE., extensão de cerca de 90m para uma largura de 14m que são destinadas às embarcações turísticas. Na área adjacente observam-se três espaços de estacionamento

paralelos com 8,8 m de largura e duas faixas para transitar com 7m de largura, além de uma baía de estacionamento para ligeiros. Além disso, “está prevista uma cota de coroamento de +6 m ZHL e um rebaixamento dos fundos para -10m ZHL na bacia de manobra e na Bacia de acostagem” (SILVA et., 2008, p.15).

3.2.7 Doca de recreio e cais fluviomarítimos

A infraestrutura do dimensionamento a distribuição de embarcações e um total de 170 náutico da marina possui 27000m² e considera vagas, de acordo com a figura 3.30:

Classes	Comprimentos (m)	Unidades
I	≤ 6,00	25
II	6,01 a 8,00	21
III	8,01 a 10,00	57
IV	10,01 a 12,00	33
V	12,01 a 15,00	24
VI	15,01 a 18,00	5
VII	18,01 a 25,00	5
		170

Figura 3.30: Tabela do Boat Mix do núcleo de recreio. Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em 23 set. 2022.

Haverá também um estacionamento quebraamentos de rocha para ampliar a dragagem e flutuante para embarcações de grande porte de até possibilitar a atracagem de embarcações turísticas 80m. Além disso, a doca terá uma infraestrutura de maiores, como por exemplos alguns comuns na apoio com edifício com instalações de apoio aos reunião: Douro Queen (barco hotel, comprimento: navegantes; pórtico- elevador de barcos; grua de 78m, largura:11,4m); Douro Azul (350 passageiros, coluna; iluminação funcional exterior. Futuramente comprimento:45m, largura 9m). será necessário reperfilamento do tabule e alguns

3.2.8 Edifício de apoio ao núcleo de recreio

Mesmo não sendo o foco principal do projeto, foi projetado um edifício de apoio à marina, com “lojas e sala do farolim, recepção do núcleo de recreio; boxes; espaços técnicos”(SILVA et., 2008,

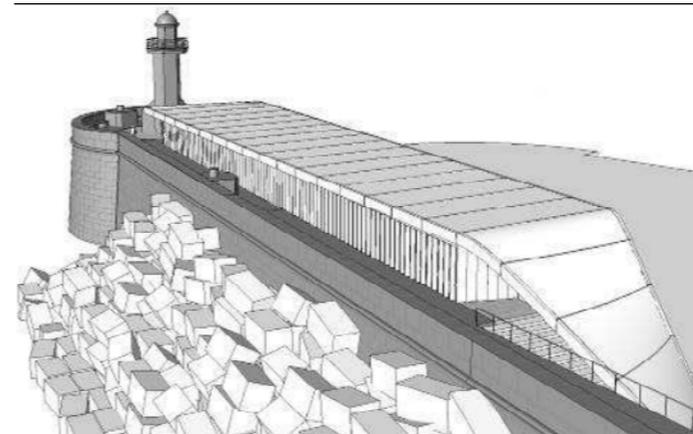


Figura 3.31: Edifício de apoio ao núcleo de recreio. Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em 23 set. 2022.

O edifício também está associado a um pequeno espaço comercial com funções independentes entre si. A cobertura emerge do solo orienta o olhar para o farol ao fundo,

p.17). Essa estrutura está próxima da doca seca, no limite do molhe que se abre para o interior do porto recreio, figura 3.31.



Figura 3.32: Cais de embarque, desenhos de estudo. Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em 23 set. 2022.

porém modesto em proporção mas mantendo o protagonismo do farolim.

As próximas figuras representam alguns estudos de texturas, formas, acessos e intervenções.

3.2.8 Edifício de apoio ao núcleo de recreio



Figura 3.33: O edifício, o plano de água. Ensaios de texturas e formas. Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em 23 set. 2022.

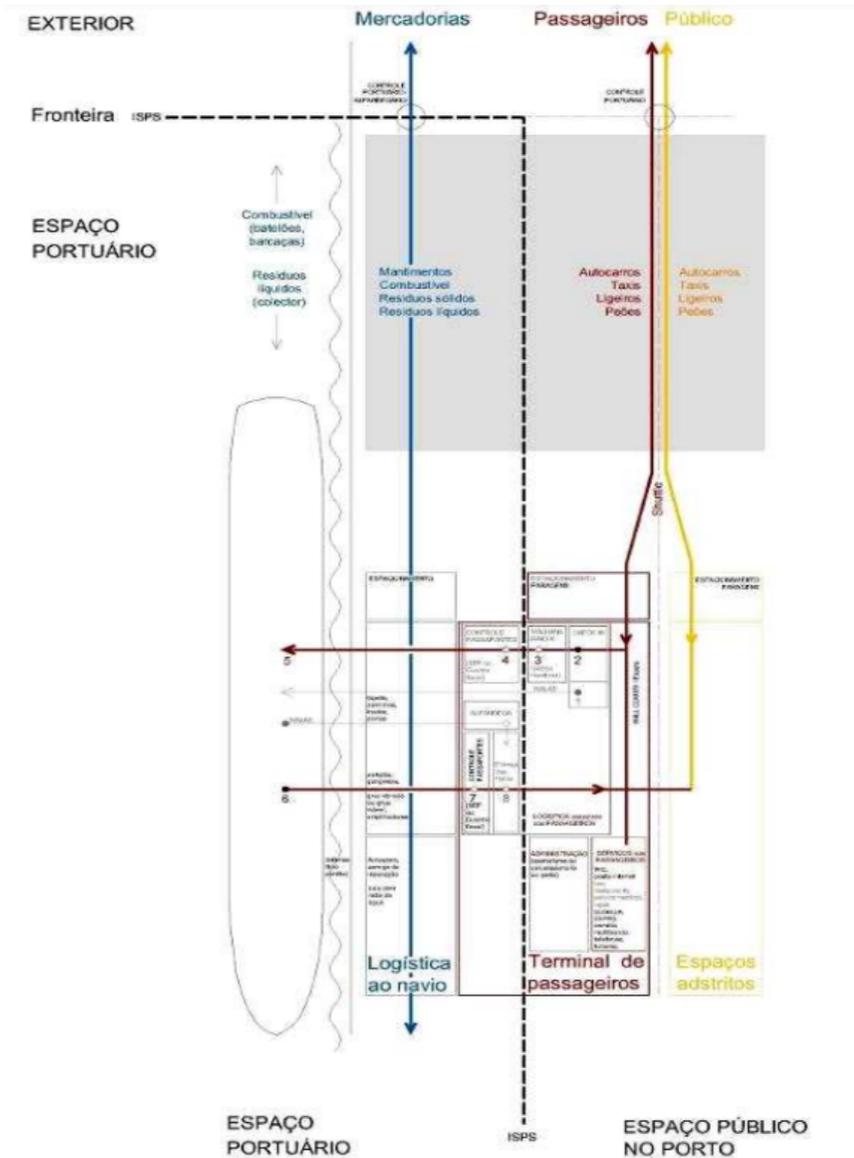


Figura 3.34: Organograma base do projeto, 2005. Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em 23 set. 2022.

3.2.9 A dimensão crítica do estabelecimento de relação terra- terminal de cruzeiros e doca de recreio

O fluxo Terra- TC&PR (Terminal de Cruzeiros e Porto de Recreio) correspondem a temática de integração urbana, com a construção de dois novos polos turístico, essa modalidade pode agregar em diferentes proporções novas urbanidades. Além disso, é previsto uma revitalização no entorno da implantação do novo equipamento,

fato que potencializa as características do TC&PR. “Matosinhos Sul, o Parque da Cidade, os arranjos das marginais do Porto, Matosinhos e Leça, a sua procura e sucesso como espaços lúdicos e de lazer são fatores construtores do ambiente de emergência da intervenção no molhe sul” (SILVA et., 2008, p.17).



Figura 3.35: Análise urbana de equipamentos, áreas verdes e espaços de lazer. Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em 23 set. 2022.



Figura 3.36: Análise do estudo do solo e edificações. Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em 23 set. 2022.

Após a análise do entorno, é possível identificar os acessos principais para TC&PR e também a intermodalidade de transportes públicos e privados para melhor escoamento de pessoas. Em relação aos acessos a pé, podem ser feitos através de bibliotecas, além de acesso fácil a duas estações de metrô próximas mencionadas no **3.2.10 Área de Intervenção**

Todo o projeto tem uma soma total de áreas públicas de 53900 m². Em relação ao edifício principal, o Terminal Marítimo de Cruzeiros corresponde a uma área de 19850 m², a área de

início do capítulo. Futuramente, também existirá a possibilidade do cais de acostagem para duas embarcações. Além de todas essas possibilidades, pode-se ter acesso também através de veículos, dos quais existem vagas no térreo e no subsolo com capacidade para 63 lugares.

suporte ao Porto Recreio contém uma área de 820 m². Assim, o total do espaço de intervenção perfaz 74 570m², decompostos segundo a figura 3,37:

3.2.10 Área de Intervenção

ESPAÇOS EXTERIORES - TABELA DE ÁREAS		
Sector		Área (m ²)
A	Novo Cais	6327
B	Edifício Manga	680
C	Área Seca	2190
D	Edifício de apoio ao doca de recreio (2 pisos)	820
E	Molhe cota alta exterior (sector curvo)	1515
F	Molhe cota baixa (sector curvo)	3266
H4	Área exterior (piso térreo junto ao edifício)	6382
J	Rampa comércio*	287
L	Pala dos autocarros	267
M	Passeio à cota alta (hip. A)	2857
N	Espaço público à cota baixa sector recto	7056
O1	Arranque do molhe - Entrada	3854
O2	Arranque do molhe - Senhor do Padrão Sul - Area ajardinada	2460
O3	Arranque do molhe - Senhor do Padrão Oeste	9044
Q	VCP	6900
	Total Exteriores	53906

EDIFÍCIO DA ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS E POLO DE MAR		
Sector	Piso	Área (m ²)
	PISO -1 -Estacionamento, Apoio a Navegantes e áreas técnicas	4.119,21
H	PISO 0 - ENTRADA	7647,13
G4	PISO 1 - EMBARQUE	3471,21
G3	PISO 2 - COMÉRCIO	2174,00
G3	PISO 2a -APOIO AO COMÉRCIO	603,00
G2	PISO 3 - RESTAURANTE	1243,50
G2	PISO 3a APOIO AO RESTAURANTE E À BANCADA	242,50
	Área total espaços encerrados da cobertura	319,00
	ÁREA TOTAL DO EDIFÍCIO DO TERMINAL	19851,50

EDIFÍCIO DE APOIO AO DOCA DE RECREIO		
Sector	Piso	ÁREA
	Área total do piso 0	515,74
	Área total do piso 1	305,52
	EDIFÍCIO DE APOIO AO DOCA DE RECREIO (total)	821,26

Figura 3.37: Quadro de distribuição das áreas ocupadas (m²). Fonte: SILVA et., 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em 23 set. 2022.



Figura 3.38: Fotografia do Porto Recreio para o Terminal de passageiros. Fonte: Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto, Archdaily. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto/568c28d8e58ece2d3c00050c-terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto-foto>. Acesso em 23 set. 2022.

3.3 Visita em campo e Workshop: Rio de Janeiro



Figura 3.39: Fotografia de visita ao Porto do Rio. Fonte: Acervo pessoal.

3.3.1 Workshop on design strategies of degraded port zones in Guanabara Bay and view to the port of Rio de Janeiro

No início do ano de 2022, entre 07 a 13 de janeiro, realizou-se um workshop presencial sobre estratégias projetuais de Zonas Portuárias, na Universidade Veiga de Almeida (UVA), localizada na cidade do Rio de Janeiro. Esse workshop teve o intuito de aplicar a metodologia M.E.P criada pelo Professor Doutor Carlos Hernández Arriagada, líder do grupo de pesquisa LABSTRATEGY com a finalidade de analisar o Porto do Rio de Janeiro. O resultado obtido, pode ser acessado através do site: <<https://www.lab-strategy.com/workshop-guanabara>>.

Essa modalidade de pesquisa e produção advém da extensão “Estratégias de desenvolvimento territorial e socioeconômico das zonas urbanas degradadas da hinterlândia

do Porto do Rio de Janeiro - RJ/ Brasil”. Essa parte integrante da extensão busca investigar os possíveis impactos territoriais, sociais e econômicos através das infra estruturas portuárias existentes. A partir dessa análise é feito um projeto multidisciplinar com ações táticas e estratégias que impulsionam e potencializam o território na zona que se localiza na Hinterlândia do Rio de Janeiro. Foram contempladas no Workshop as estratégias governamentais, econômicas, sustentabilidade e urbanas. Este trabalho é subproduto da extensão da análise da Baía de Guanabara e o bairro da Saúde nas proximidades do Píer Mauá e da região do Porto Maravilha, que atualmente está ausente dos planos urbanos que reconectam a cidade.



Figura 3.40: Conjunto de fotos das atividades do Workshop. Fonte: Acervo pessoal.

3.3.2 Visita à Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)

O porto do Rio de Janeiro está localizado na costa oeste da Baía de Guanabara, na cidade do

Rio de Janeiro e atualmente é administrado pela Companhia de Docas do Rio de Janeiro (ZAMBONI, 2022).

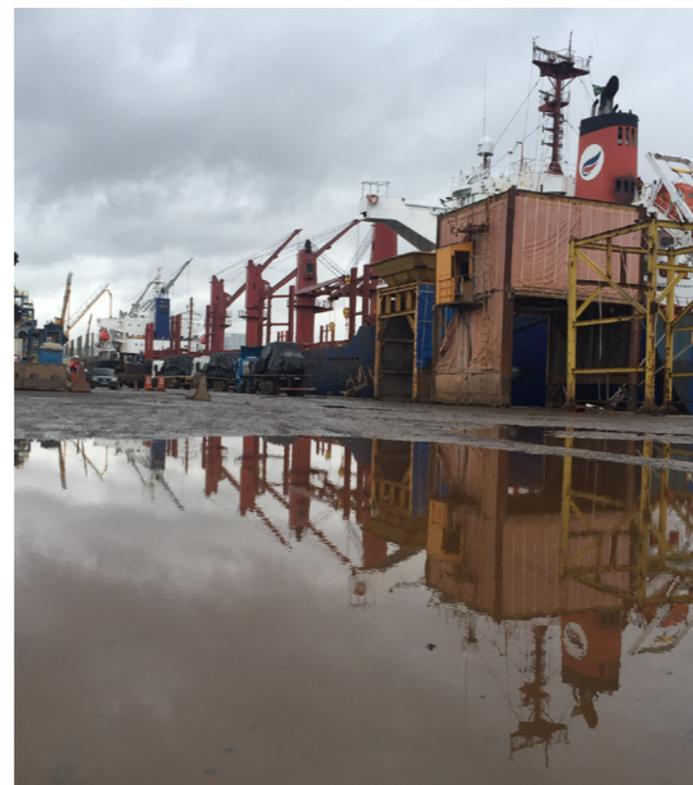
“Sua área operacional consta em 1 milhão de metros quadrados, com um cais acostável de 6,7Km de extensão e 31 berços, a profundidade de calado varia entre 10 e 15 metros, suas instalações contam com 15 pátios abertos e 18 armazéns. A movimentação de cargas principais para importação são: contêineres, trigo, produtos siderúrgicos e concentrado de zinco, já para cargas destinadas a exportação temos: contêineres, ferro gusa, produtos siderúrgicos e veículos. O acesso ao Porto está concentrado atualmente em 4 portões rodoviários e 01 portão ferroviário. Na visita tivemos acesso pelo portão 24, localizado na Av. Rio de Janeiro, próximo a Rodoviária Novo Rio” (ZAMBONI, 2022, p. 75).

A visita ao Porto realizada em Janeiro de 2022, permitiu uma aproximação do cotidiano da logística Portuária, estavam presentes também algumas embarcações atracadas paralelas à costa, além de algumas operações internas de manejo de carga sendo realizadas. O atual espaço do Porto se encontra extremamente degradado, muitas vias sem asfalto, paralelepípedos faltando, muitos

buracos por conta de erosão, além dos próprios galpões bem mal conservados. Nesse caso, verificou-se grande necessidade de melhora dessa infraestrutura portuária degradada, pois toda essa carência resulta em lentidão nos manejos, dificultando o deslocamento do porto tanto para os transporte de carga quanto para os veículos e trabalhadores. Com o projeto do Porto Maravilha e a derrubada da perimetral entre outras ações, ocor

reu um remanejamento dos acessos ao porto reduzindo-os, fato que causou maior distância percorrida internamente pelos transportes de carga, refletindo em uma maior morosidade na logística. Além disso, sucede o impacto nas vias do entorno, nos acessos rodoviários afetando, assim, a dinâmica urbana da esfera local.

Nas imagens observa-se a atual situação de um



dos maiores porto do brasil e verificamos a necessidade de investimentos nesse setor da cidade. O Caderno do “Porto do Rio Século XXI” foi publicado em 2020, apresenta uma revisão do planejamento urbano estratégico dos anos anteriores entre 2006 e 2012, com a finalidade demonstrar as ações que serão realizadas para os próximos anos (ZAMBONI, 2022).



Figura 3.41: Conjunto de fotos da visita ao Porto do Rio de Janeiro. Fonte: Acervo pessoal.



[CAPÍTULO 04] ANÁLISE DO TERRITÓRIO

4.1 Indicadores: Investigação do território

4.1.1 Mapas de análise territorial

4.1.2 Gráficos de análise cruzeirista

4.2 Potencializar e Impulsionar

4.3 Ações Táticas

4.4 Estratégias projetuais

4.5 Notas

04



4.1 Indicadores: Investigação do Território

Após analisarmos o histórico do Rio de Janeiro, as grandes reformas urbanas ocorridas ao longo das décadas e modificações do território em estudo, podemos verificar o grande potencial que a cidade do Rio de Janeiro agrega para o setor turístico e econômico. Nesse cenário foi feito um recorte mais aproximado da área para uma análise mais minuciosa em várias questões, sociais, econômicas, de mobilidade, caminhabilidade e

4.1.1 Mapas de análise do território

A investigação estuda o levantamento de indicadores do território denominado Hinterlândia do Porto do Rio de Janeiro. Os mapas representam graficamente estes indicadores em conjunto com os gráficos, que dessa forma fundamentamos as dinâmicas urbanas do recorte selecionado.

A partir do relatório de desenvolvimento do Porto em conjunto com um projeto “Rio em movimento” e apoio da prefeitura do Rio de Janeiro. Temos o primeiro mapa com a implantação do balizamento

[134]

zoneamento do Porto do Rio de Janeiro. Nessa análise, foi utilizada a metodologia M.E.P definida a partir do tecido urbano que verificou os indicadores, áreas de potencializar e impulsionar. A partir das observações busca-se entender as fragilidades da área e levantando questionamentos e criando uma hipótese que com ações táticas e aplicação das estratégias fomentam cenários futuros e criam novas urbanidades.

concluída em Março de 2020, sendo um item de grande relevância, pois o porto era limitado em operações diurnas, sendo assim com essa nova intervenção permite a navegação noturna, otimizando e flexibilizando as operações do Porto. Como identificado na imagem o canal da Cotunduba auxilia na ampliação da profundidade passando de 14,2m e calado operacional de 12,6m para 17,00m de profundidade e calado operacional de 15,85m (Porto do Rio Século XXI, 2020).

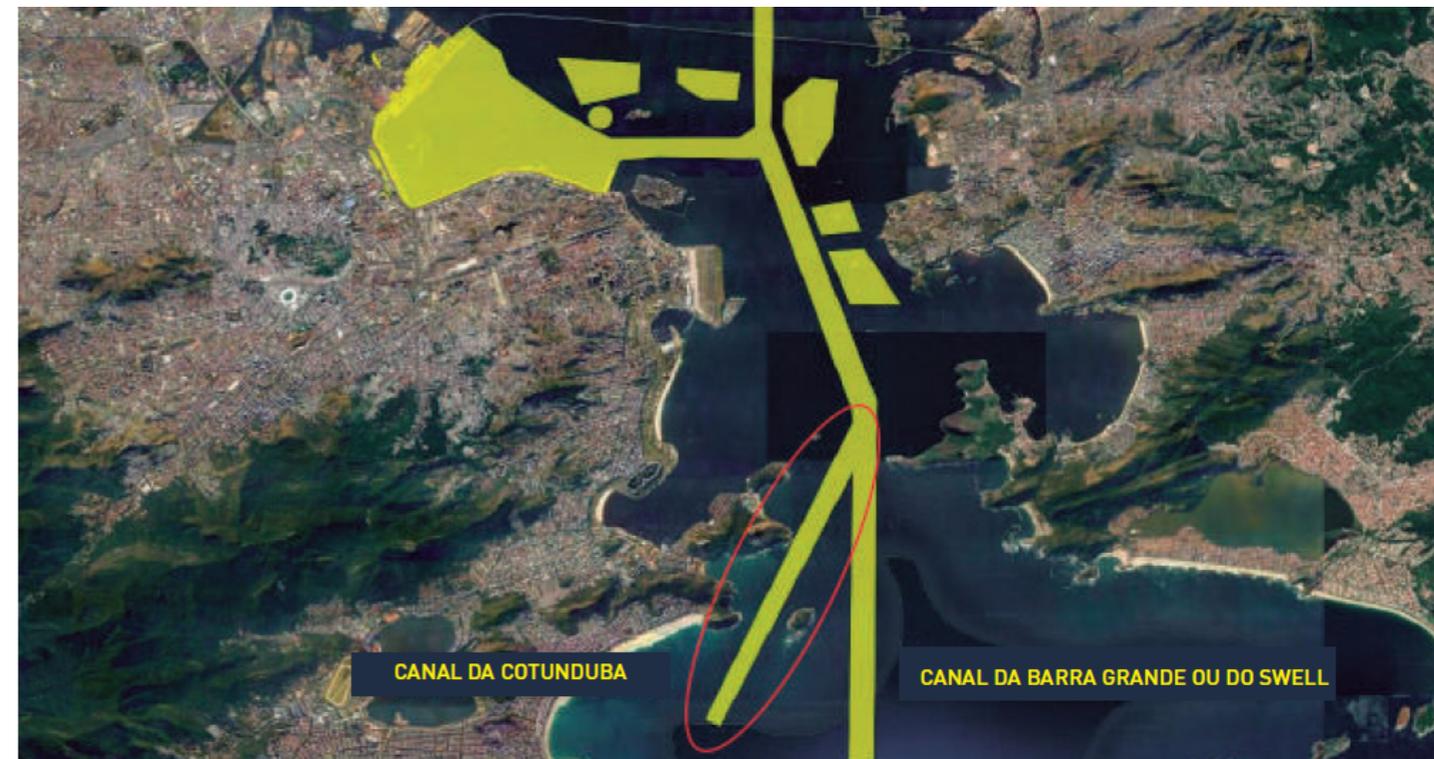


Figura 4.1: Implantação do balizamento. Fonte: Porto do Rio Século XXI, Desenvolvimento e Integração Porto e Cidade, 2020.

Com os mapas do site “Baías do Brasil” apresenta-se as bases de pesquisa retiradas do software SISBahia com o estudo da batimetria a partir das cartas náuticas da DHN- Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil. Nesse mapa podemos observar principalmente os leitos mais profundo da Baía e com o auxílio do mapa e do gráfico de taxa de renovação, identifica-se a

questão do cemitério de embarcações presentes em grandes profundidades. Já no mapa de Amplitude de Rugosidade de fundo, analisa-se que a maior concentração é na parte superior da Baía que é justificado pela presença da estação ecológica e da massa arbórea do Parque Natural Municipal Natural Barão de Mauá.

[135]

4.1.1 Mapas de análise do território



Figura 4.2 e 4.3: Batimetria da Baía e Amplitude de Rugosidade de Fundo. Fonte: Bahia do Brasil. Disponível em: http://www.baiasdobrasil.coppe.ufrj.br/assets/relatorios/rel_baia_guanabara.html#7.2. Acesso 2. abr. 2022.

Em relação à taxa de renovação das águas, observa-se em primeira instância que novas águas adentram na baía através da maré e dos rios afluentes. A região norte da baía apresenta uma maior taxa de renovação, pois deságuam muitos rios na baía, em especial no verão que apresenta grande volume pluviométrico. As águas próximas à embocadura apresentam influência das águas

dos mares que entram em cada momento da maré. Sendo assim, a região com as mais brandas e com menor taxa de renovação fica localizada na área central devido à menor exposição com a água novas do norte ou próxima à embocadura. Importante ressaltar que as análises da taxa de renovação foram realizadas no período do verão, pois é época que marca a temporada de cruzeiros.

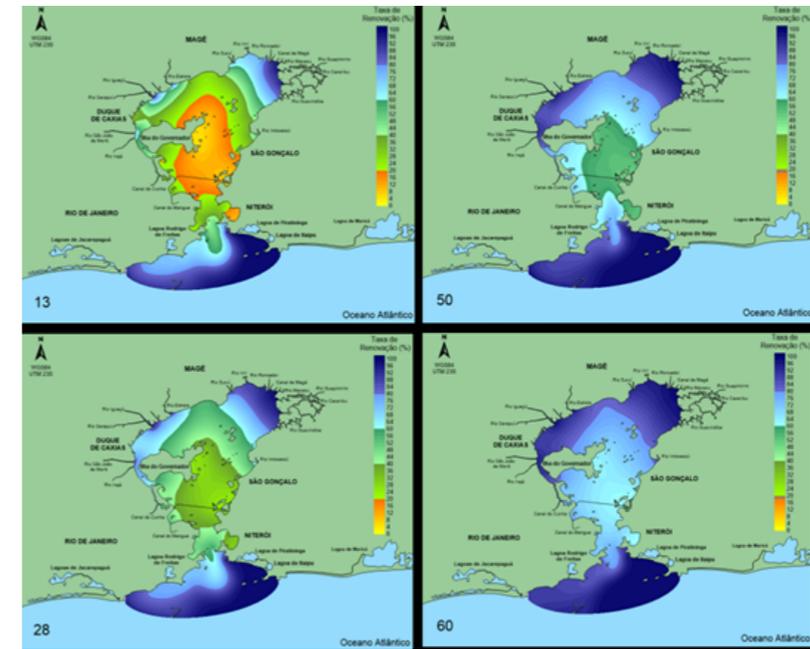


Figura 4.4: Conjunto de imagens da taxa de renovação da Baía de Guanabara no período do verão em um mês. Fonte: Bahia do Brasil. Disponível em: http://www.baiasdobrasil.coppe.ufrj.br/assets/relatorios/rel_baia_guanabara.html#7.2. Acesso 2. abr. 2022.

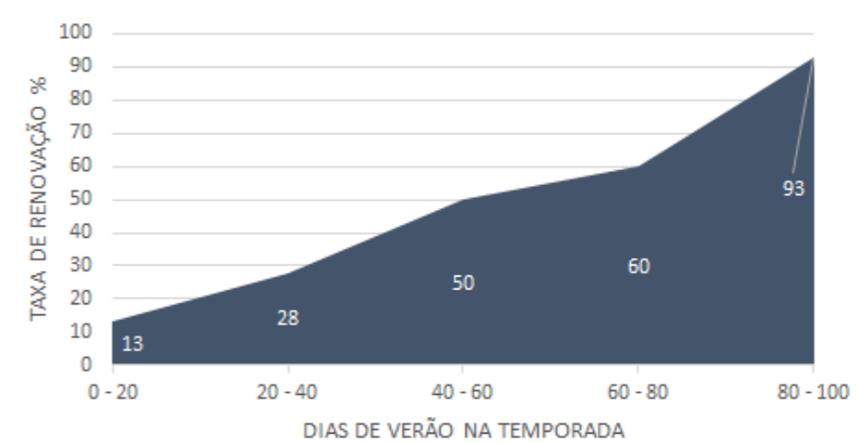


Figura 4.5: Gráfico da taxa de renovação na Baía de Guanabara. Fonte: Produção autoral a partir dos dados da Bahia do Brasil. Disponível em: http://www.baiasdobrasil.coppe.ufrj.br/assets/relatorios/rel_baia_guanabara.html#7.2. Acesso 2. abr. 2022.

4.1.1 Mapas de análise do território

Baseado no relatório do Porto do Rio foi realizado uma nova batimetria para a região Portuária ampliando as faixa de cais, a dragagem junto ao Cais de Gamboa para 13m , fato que possibilita maior acessibilidade ao acesso aquaviários com viabilizando a entrada de navios de 12,3m de calado, figura 4.6. Já na área de acesso ao terminal de passageiros a foi realizada

a homogeneização na drenagem para 11m, o que pode ser observado a partir da carta náutica disponibilizada pela marinha, figura 4.7. Com essa ação poderá melhorar a competitividade do porto do Rio de Janeiro perante aos seus concorrentes e elevando a participação do Porto e duplicando a sua capacidade de escoamento, tendo como resultado um maior reconhecimento internacional.



Figura 4.6: Mapa da batimetria atual da área portuária. Fonte: A partir do Porto do Rio Século XXI, Desenvolvimento e Integração Porto e Cidade, 2020, autoria própria.

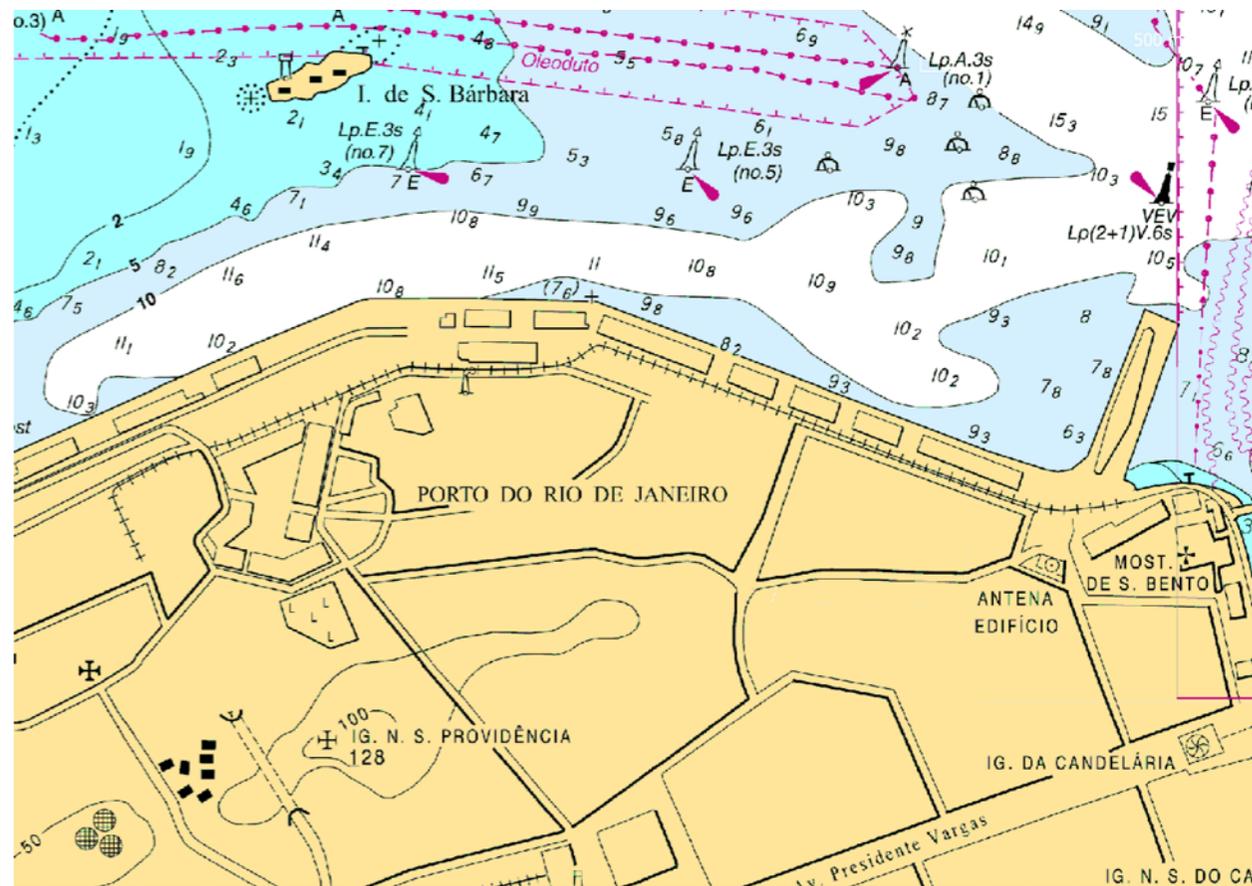


Figura 4.7: Mapa da antiga batimetria da área Portuária. Fonte: A partir da carta náutica da Marinha do Brasil, autoria própria.

Conforme a legislação brasileira todos os portos são considerados bens públicos federais e as atividades ligadas ao Monopólio são da União. Existem dois instrumentos legais que conduzem o rendimento e o uso das áreas portuárias, que

são: “Poligonal do Porto Organizado” e o “Plano de desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ” (Porto do Rio Século XXI, 2020). O PDZ segundo a Portaria SEP/PR número 03 de 07/01/2014 é definido:

4.1.1 Mapas de análise do território

“instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do Estado e da região onde se localiza o Porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e otimizada do uso de áreas e instalações do Porto com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNL e respectivo Plano Mestre Portuário” (Porto do Rio Século XXI, 2020, p.18).

A última atualização do PDZ foi realizada em dezembro de 2016, sendo essa versão focada na definição do zoneamento do Porto, ou seja, quais são as operações que podem ocorrer em cada espaço da zona portuária. Nesse sentido, a atualização vigente abre novas possibilidades e flexibilizações no novo zoneamento. É importante ressaltar que o zoneamento ocorre dentro dos limites delimitados pela poligonal que determina a área do Porto Organizado. Essa poligonal foi atualizada em 2019 pela Portaria número 505, de 05 de julho de 2019.

No zoneamento foi utilizado a nomenclatura

de multiuso para definir áreas não arrendadas, fato que possibilita maior flexibilidade para a manuseio da mesma. Dessa maneira, a Companhia de Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) poderá identificar cargas potenciais ou se adequar mais facilmente às demandas de mercado compatível com o zoneamento. A partir disso, o porto do Rio está capacitado para atender uma diversidade de demandas dos usuários, auxiliando na expansão de suas operações e obtendo maior competitividade no mercado exterior, resultando no aumento da receita para a própria Autoridade Portuária quanto para o Estado e Município do Rio de Janeiro.

A Poligonal do Porto Organizado do Rio de Janeiro é composta por áreas terrestres e marítimas, definidas pela Portaria número 505, de 05 de julho de 2019. Com a sua atualização, muitas áreas foram incluídas, como imóveis da CDRJ, que não se encontram próximos à área do cais.



Figura 4.8: Mapa PDZ Porto do Rio de Janeiro - Zoneamento Atual. Fonte: Porto do Rio Século XXI, 2020.

4.1.1 Mapas de análise do território

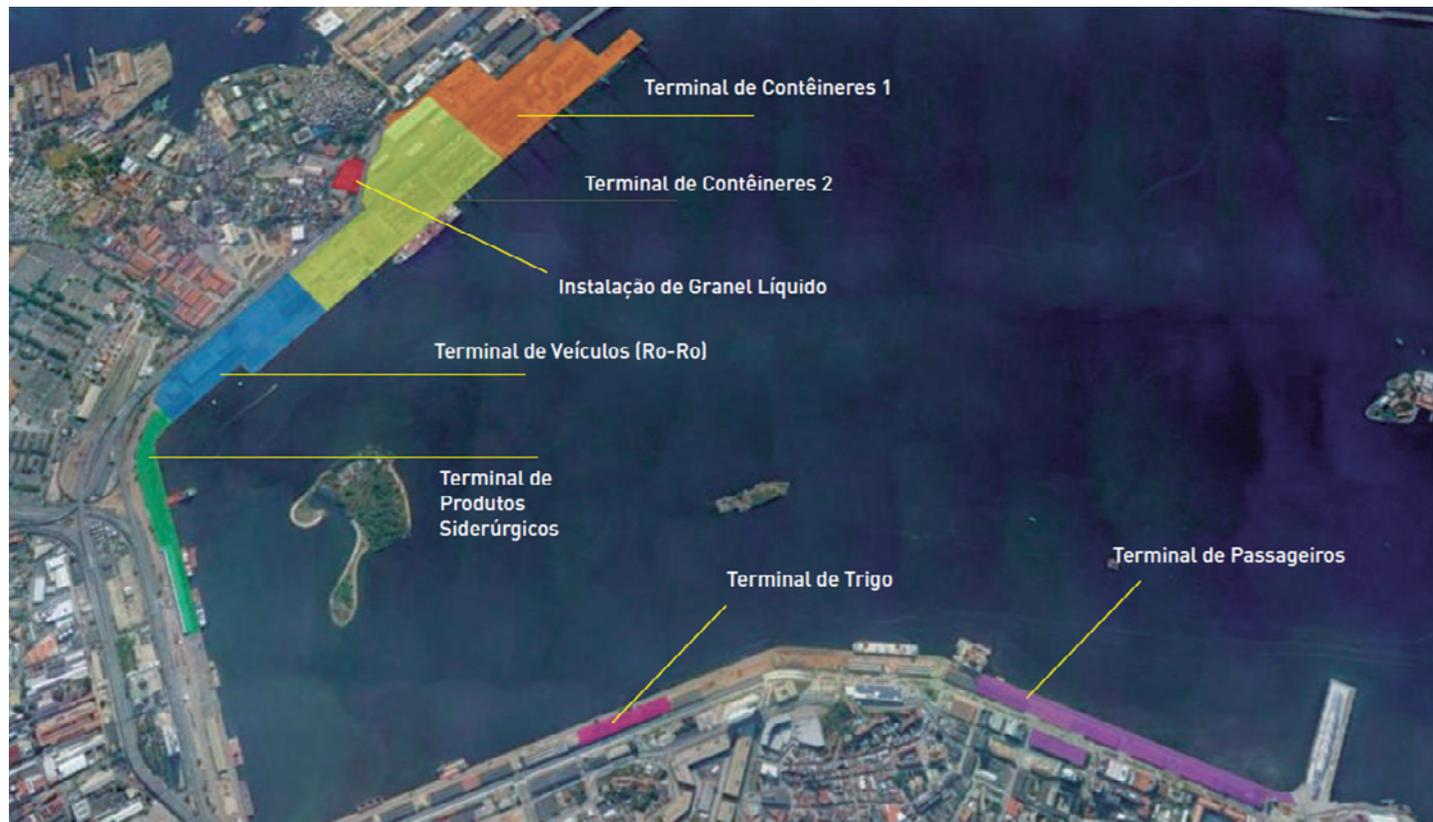


Figura 4.9: Mapa PDZ Porto do Rio de Janeiro - Zoneamento Atual das áreas arrendadas. Fonte: Porto do Rio Século XXI, 2020.

De acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro em conjunto com a secretaria municipal de urbanismo a área portuária é considerada Zona

de Uso Misto (ZUM), ou seja, “zona onde os usos residencial, comercial, de serviços e industrial podem ocorrer sem predominância, ressalvadas as situações de impacto pertinentes à convivência entre os diferentes usos”(PREFEITURA DO RIO, 2017, p.31). No entanto, o Plano Diretor estabelecido em 2021, não prevê ações para a área portuária, somente do espaço como um todo, seria de grande interesse para a cidade ter uma planificação e metas para a área supracitada. Com esse planos, poderia ocorrer maior proveito e eficiência dessa área de grande importância histórica e econômica da esfera urbana (PLANO DIRETOR, 2021).

Nas proximidades da área de estudo temos um plano urbano conhecido como “Reviver Centro” que em 2022 completa 1 ano. Esse plano tem como objetivo principal recuperar a vitalidade, sociabilidade e a economia da segunda região administrativa Centro e Lapa em uma área de 5,72 quilômetros quadrados da cidade, cuja território possui mais 800 mil empregos formais, porém com a segunda densidade populacional, com apenas

41 mil moradores. Logo, o plano tem a tarefa de atrair mais habitantes e maior vitalidade para essa região metropolitana. Como principal ação

temos a construção de moradias e transformação de usos dos prédios existentes de comerciais para residenciais ou de uso misto, além de aproveitar terrenos subutilizados ou vazios suprir as novas demandas. É necessário a revitalização trazendo a população novamente para a região central, que já dispõe de infraestrutura de transportes, serviços, comércio, saúde e educação (REVIVE CENTRO, 2022).

Nesse sentido, era de suma importância verificar os serviços públicos locais no curto e no médio prazo. Com a questão da pandemia, como já mencionado anteriormente, muitos empreendedores não conseguiram acompanhar os preços cobrados na região. Por isso, além de trazer a população novamente para essa região, o plano concebeu diretrizes para gestão e manutenção dos espaços e bens históricos de forma que a ambiência seja recuperada atirando novamente as pessoas para esse local. Além disso também ocorre investimentos em iluminação, segurança, ordem pública, paisagismo, conservação, sinalização e assistência social, fechando um plano completo para a cidade (REVIVE CENTRO, 2022).

4.1.1 Mapas de análise do território

Fazendo uma aproximação da área em questão do terminal de passageiros, verificou-se que nos artigos 2º, 3º e 4º do decreto municipal da Cidade do Rio de Janeiro Nº 19.002 de 05 de out-

ubro de 2000 que os armazéns nº 01; 02; 03; 04; 05; 06; 07 e da Praça Mauá nº 02 e 10 são bens tombados. Nesse sentido, buscou-se entender o nível de tombamento:

“Exterior – Volumetria, cobertura (sistema de ventilação e entelhamento), revestimento, gradis cercaduras de vãos, esquadrias de madeira e ferro, sobrevergas e demais elementos arquitetônicos decorativos característicos da tipologia e demais elementos arquitetônicos decorativos característicos da tipologia estilística das fachadas; Interior – sistema estrutural original (colunas e vigas) e de sustentação do telhado (tesouras e lanternins). Art 3 Quaisquer obras ou intervenções a serem executadas nos bens mencionados deverão ser previamente aprovadas pelo Conselho de Proteção do Patrimônio Cultural da Cidade do Rio de Janeiro. Art 4 este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.” (RIO DE JANEIRO, Decreto 19.002, 2000, p. 2).

Temos o mapa de usos do solo figura 4.10, como é possível observar próximo ao terminal apresenta grande parte de comércio e serviço em primeira instância e posteriormente uma área mais

residencial que se intensifica até a subida do Morro da Providência que encontramos a favela ao lado de cobertura gramínea leitosa.

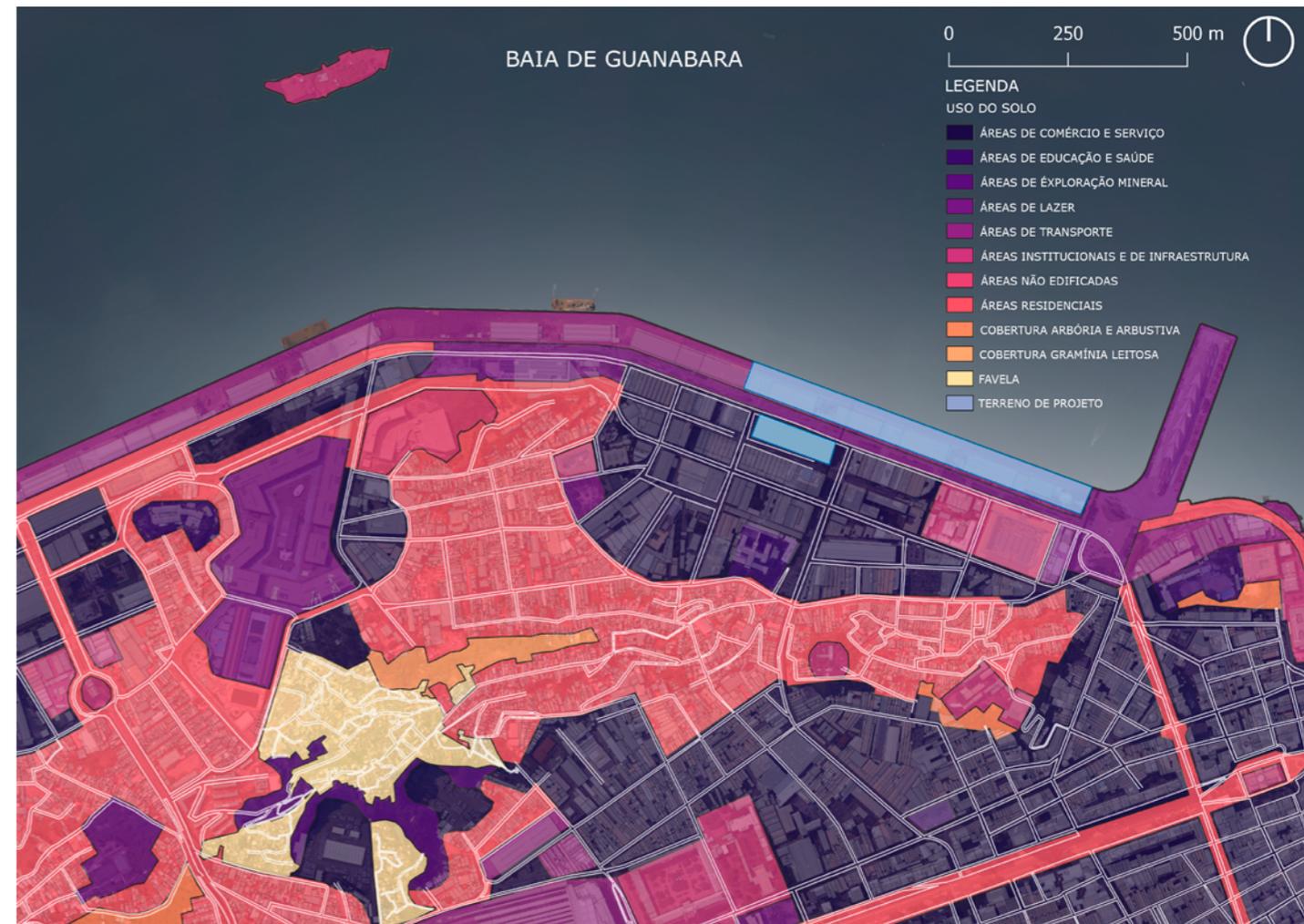


Figura 4.10: Mapa de uso do solo. Fonte: Dados via Qgis, autoria própria.

4.1.1 Mapas de análise do território

O morro da Providência é mais perceptível através das curvas de nível, figura 4.11, que coincide com limite da favela, retomando o conceito de antepaisagem já supracitado no capítulo 2 desta pesquisa. Além disso, é possível identificar a maior

verticalização para a zona sul do mapa e no entorno da área portuária a presença de gabaritos médios e baixos, fato que é possível ser melhor verificado nos cortes, figura 4.12 e 4.13

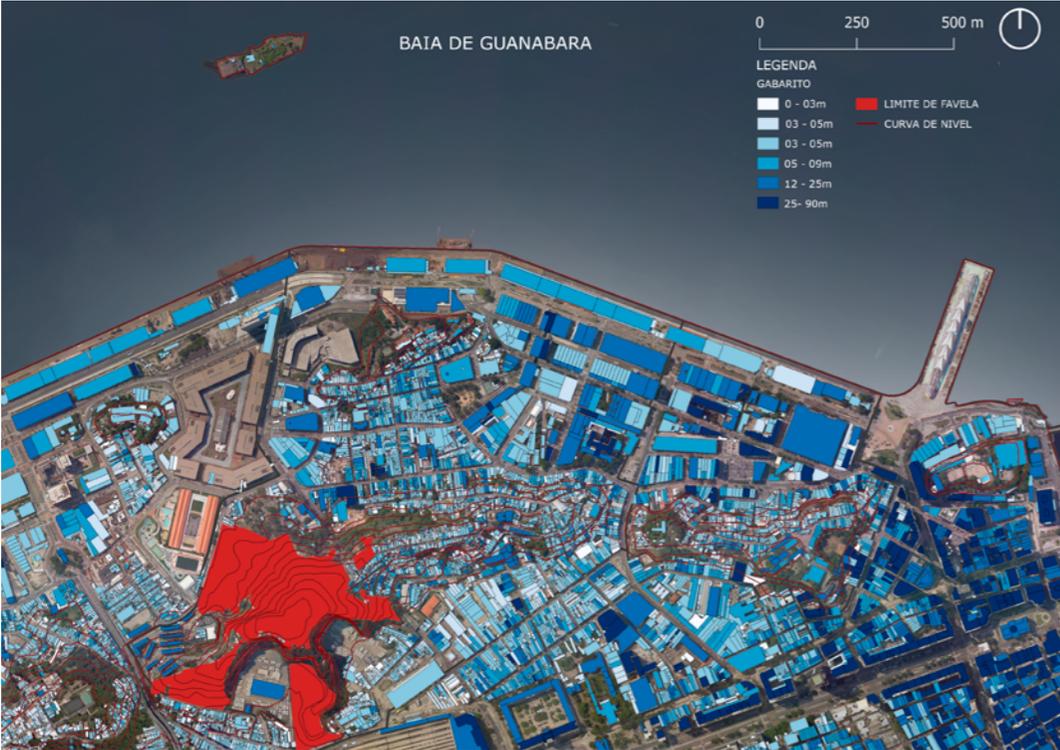


Figura 4.11: Mapa gabarito de altura, curva de nível e favela. Fonte: Dados via Qgis, autoria própria.

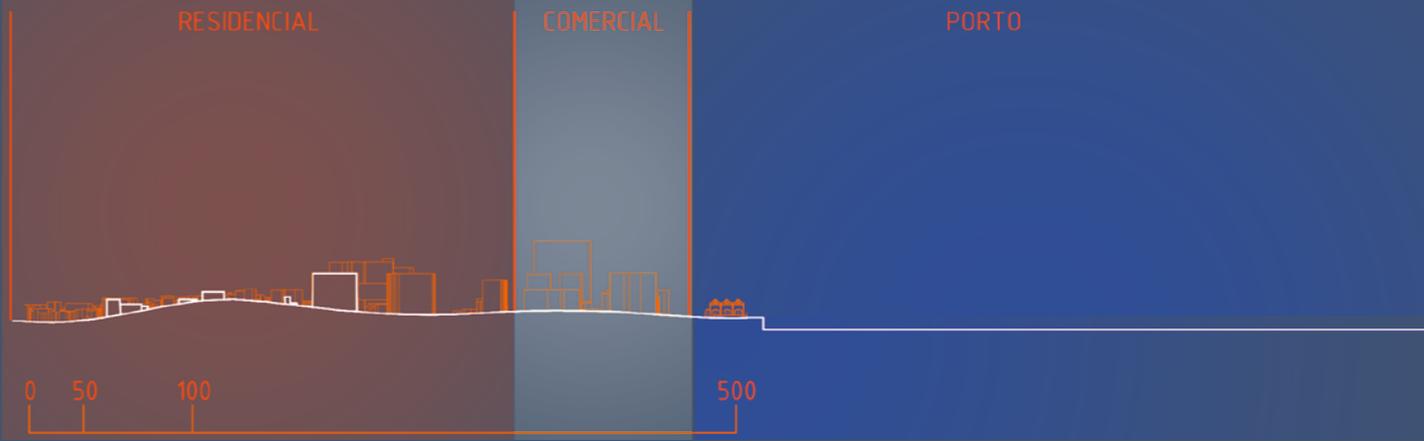


Figura 4.12: Corte longitudinal para Norte. Fonte: Autoria própria.

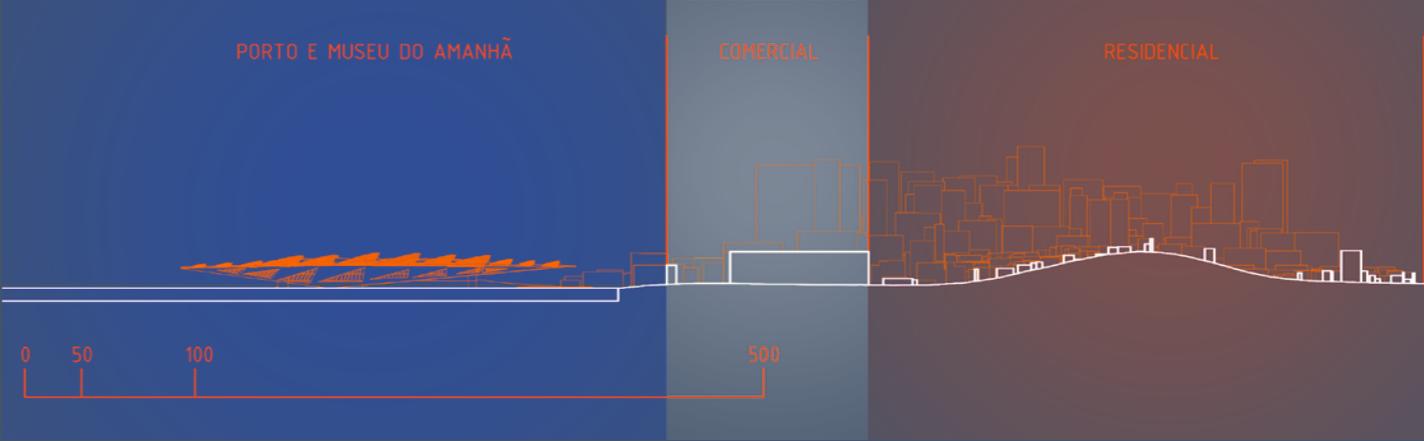


Figura 4.13: Corte longitudinal para Sul. Fonte: Autoria própria.

4.1.1 Mapas de análise do território

Mantendo a curva de nível e a favela, temos a implantação de uma isócrona de caminhabilidade de até 20 minutos, figura 4.14. Logo é possível perceber que as pessoas que estão nas áreas

vulneráveis, conseguem chegar facilmente a área proposta para revitalização, ou seja, esse novo polo de empregos que irá surgir após a implementação das estratégias urbanísticas.

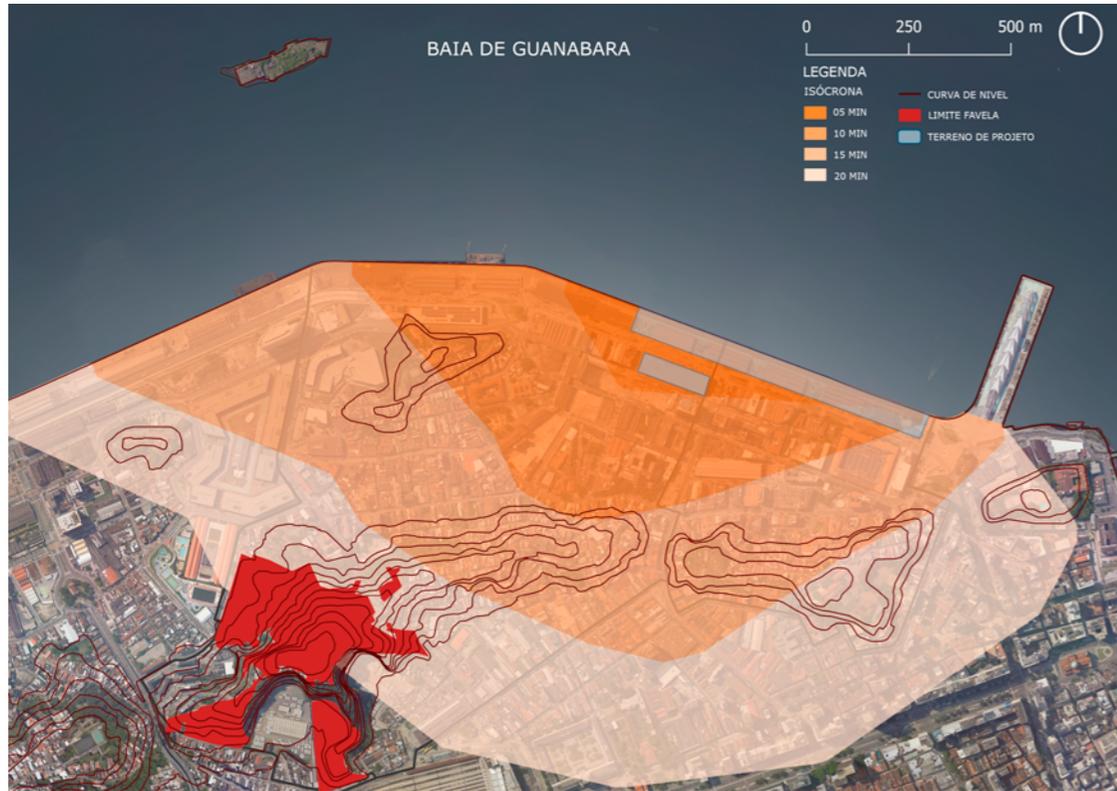


Figura 4.14: Mapa de isócrona de 20 minutos de caminhabilidade. Fonte: Dados via Qgis, autoria própria.

Pela proximidade com a área portuária temos poucos equipamentos públicos presentes na área, com foco na área temos como destaque o Museu do Amanhã, Museu de Arte do Rio

(MAR), Aquário e Hospital Gamboa, figura 4.15. Observamos através do mapa a carência de escolas e espaços de saúde, fato que justifica o baixo IDH, já mencionado no capítulo 2.



Figura 4.15: Mapa de equipamentos. Fontes: Dados via Qgis, autoria própria.

4.1.1 Mapas de análise do território

Na área de estudo podemos verificar os principais modais de transporte sendo o VLT, o mais próximo da borda costeira, vários pontos de ônibus, com destaque a parada do da Pier Mauá, esses são os principais meios de transporte atuais utilizados para o escoamento de pessoas do

terminal de passageiros e visitar os espaços de lazer citados anteriormente figura 4.16. Além disso, analisa-se a intermodalidade que conecta as linhas de ônibus e o VLT até o metrô mais próximo, cuja a movimentação de pessoas é maior.



Figura 4.16: Mapa de intermodais de transporte. Fontes: Dados via Qgis, autoria própria.

A cartografia, figura 4.17, foi pensada a partir dos principais pontos turísticos do Rio de Janeiro, partindo do desembarque dos viajantes no terminal marítimo de cruzeiros. Ademais, esse mapa mostra o impacto econômico e a proporção de empregos gerados nas temporadas dessa

vertente turística. Logo, seria necessário verificar a chegada e os navios que atracam no píer e o total de pessoas, tanto de tripulantes quanto de turistas, para perceber qual seria a movimentação de pessoas na área e expansão/ possíveis rotas que elas utilizaram para conhecer a cidade carioca.



Figura 4.17: Cartografia Turística. Fonte: Dados via Qgis, autoria própria.

4.1.2 Gráficos de análise cruzeirista

A figura 4.18, apresenta as atividades impactadas pelas vertentes turísticas de Cruzeiros Marítimos na questão econômica e seus desdobramentos na cadeia de Turismo (CLIA BRASIL, 2021).

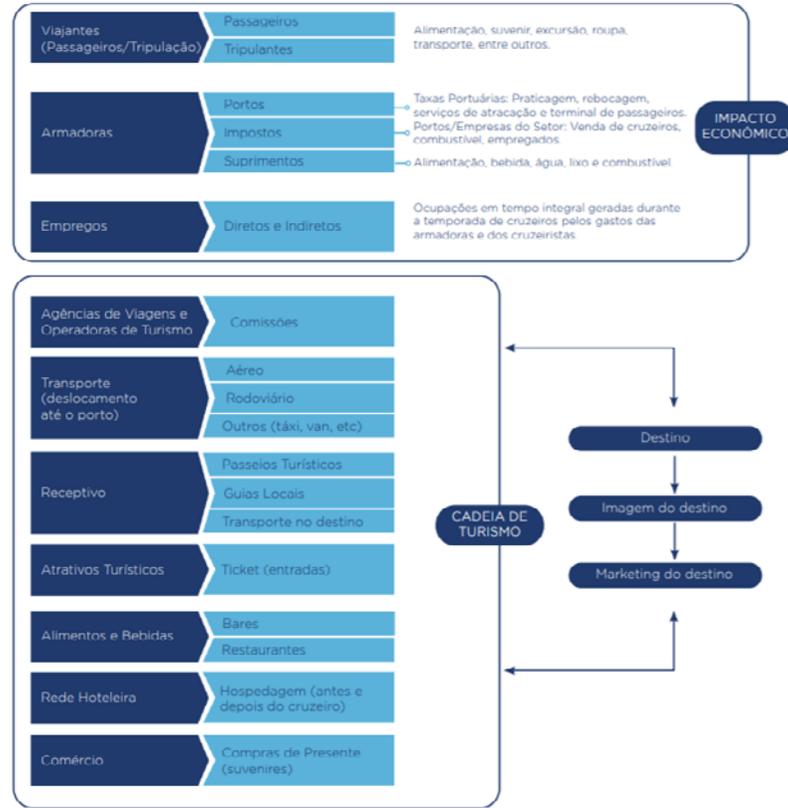


Figura 4.18: Impacto do segmento de cruzeiros na economia. Fonte: CLIA BRASIL/FGV Relatório de Cruzeiros Marítimos- Temporada 2020-2021, p.31. Disponível em: https://abremar.com.br/wp-content/uploads/CLIA2022_V.FINAL04_WEB.COMPACT.pdf. Acesso em 4 nov. 2022.

De acordo com a CLIA Brasil, em seu último relatório de 2020/2021 realizado em parceria com a Fundação Getulio Vargas (FGV), pode-se observar a grande evolução no número de passageiros durante os anos até 2019 com número mais expressivo de 30 milhões de passageiros. No entanto, com a pandemia, já citada no capítulo 2 desta presente pesquisa, impactou significativamente na demanda do setor com uma diminuição de mais de 80% em 2020 no número de passageiros em uma esfera mundial. Já em 2021, com as campanhas de vacinação, o setor começa a crescer novamente em 140% de recuperação, somente no primeiro ano pós-pandêmico.

Número de passageiros no Mundo (em milhões)

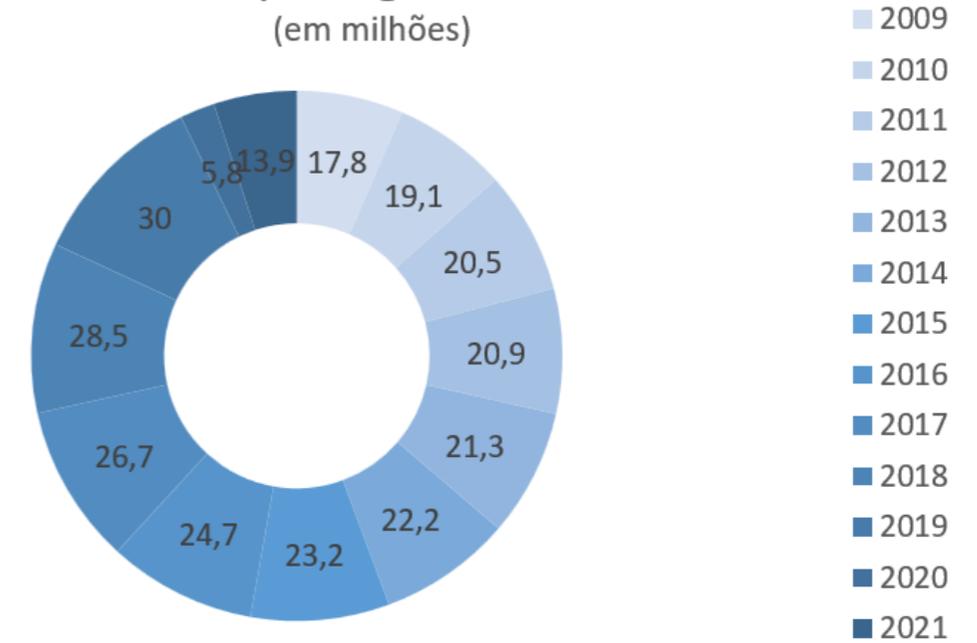


Figura 4.19: Gráfico do Número de passageiros no Mundo (em milhões) 2009-2021. Fonte: Dados a partir CLIA BRASIL/FGV Relatório de Cruzeiros Marítimos - Temporada 2020-202, produção autoral.

4.1.2 Gráficos de análise cruzeirista

Para a temporada 2021/2022 no Brasil, é possível observar uma constância próxima dos 2 bilhões de reais e a redução drástica no último ano por conta da COVID-19. O gráfico 4.20, é de extrema importância para a pesquisa, pois demonstra o

potencial econômico desse setor para a economia brasileira, no entanto, existem poucas rotas e um mercado pouco explorado nesse aspecto, mesmo tendo uma vasta área costeira em território nacional.

Impacto econômico total (em milhões)

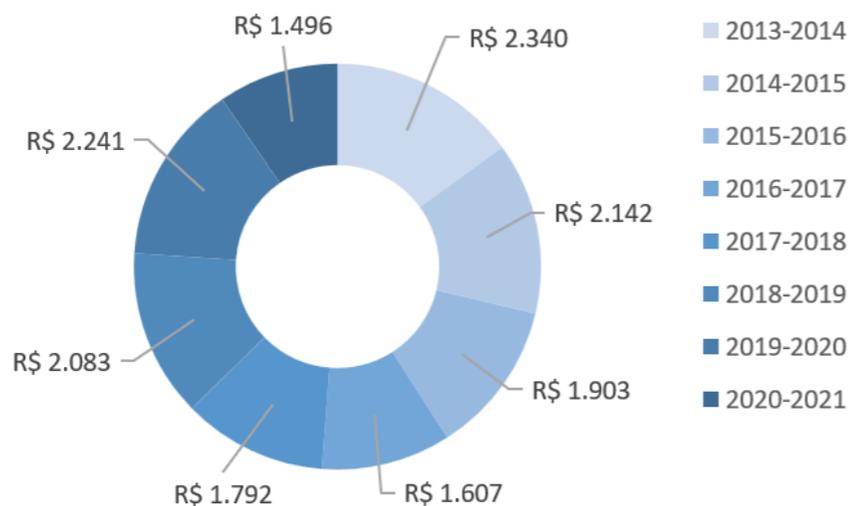


Figura 4.20: Gráfico do impacto econômico total (em milhões) 2013-2021. Fonte: Dados a partir CLIA BRASIL/FGV Relatório de Cruzeiros Marítimos - Temporada 2020-202, produção autoral.

No mesmo relatório da última temporada, apresentou que “o tíquete médio dos cruzeiristas na temporada 2021/2022 foi de R \$4.523,84 - gasto médio por passageiro com a compra da viagem de cruzeiro. O tempo médio dos cruzeiros realizados nessa temporada foi de 4,8 dias” (CLIA BRASIL, 2021, p.32). Também foi analisado o índice de alavancagem econômica que indica o quanto foi

gerado de movimentação econômica a partir dos custos das amadoras durante a temporada. Logo, a importância desse índice é apontar o quanto a temporada impulsiona as atividades econômicas, na temporada em questão esse panorama foi de 3,23, ou seja, para cada R \$1,00 de despesa das armadoras foram movimentado R\$ 3,23.



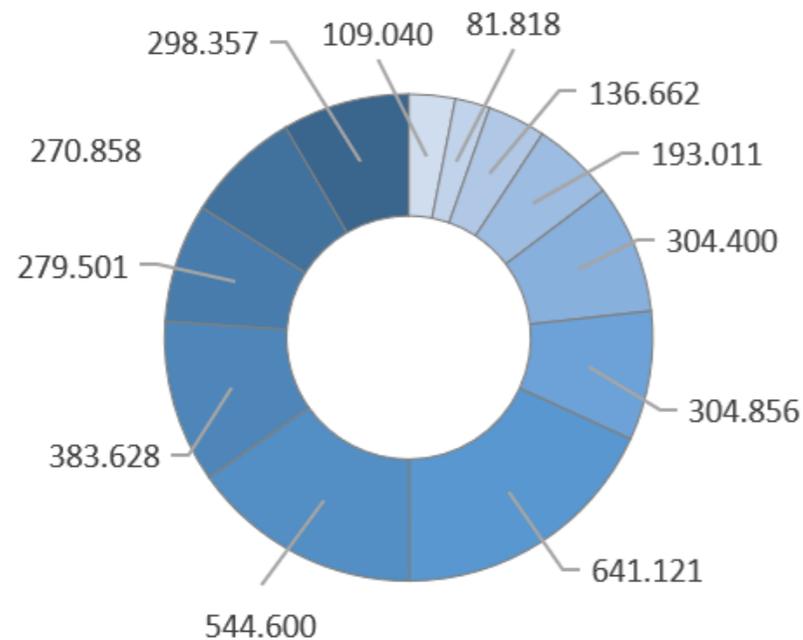
Figura 4.21: Esquema índice de alavancagem econômica na temporada 2021/2022. Fonte: CLIA BRASIL/FGV Relatório de Cruzeiros Marítimos - Temporada 2020-2021, p.34. Disponível em: https://abremar.com.br/wp-content/uploads/CLIA2022_V.FINAL04_WEB.COMPACT.pdf. Acesso em 4 nov. 2022.

Focando nos números disponibilizados pelo Terminal de passageiros do Rio de Janeiro, porém não ocorreu a atualização pós pandemia, temos os parâmetros do número de passageiros por temporada até 2018, figura 4.22. É possível observar os maiores índices nas temporadas de 2010/2011 e 2011/2012, fato que pode ser explicado

pelo maior crescimento econômico. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano de 2010 tivemos Produto Interno Bruto (PIB) de 7,5% positivo e no ano seguinte apresentou um aumento de 4,0% positivo. Logo, verifica-se que a estabilidade econômica reflete diretamente no setor turístico (IBGE, 2022).

4.1.2 Gráficos de análise cruzeirista

Número de passagerio por temporada

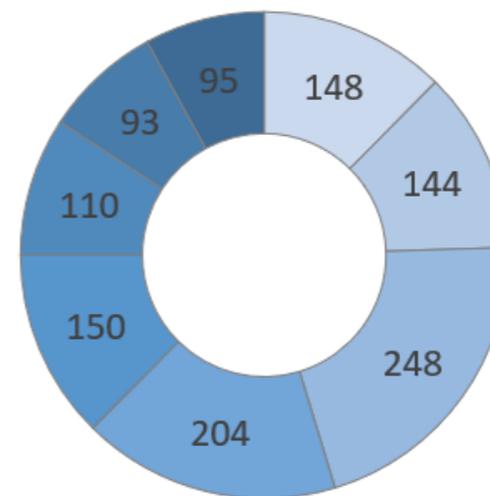


■ 2001/2002
 ■ 2002/2003
 ■ 2004/2005
 ■ 2005/2006
 ■ 2007/2008
 ■ 2008/2009
■ 2010/2011
 ■ 2011/2012
 ■ 2013/2014
 ■ 2014/2015
 ■ 2016/2017
 ■ 2017/2018

Figura 4.22: Gráfico do número de passageiros por temporada. Fonte: Dados a partir de Pier Mauá, produção autoral. Disponível em: <https://www.piermaua.rio/temporadas/>. Acesso em 25 jun.2022.

Na Figura 4.23, temos o número de atracagem compatível com a quantidade de passageiros nas temporadas, como mencionado anteriormente.

Atracagem por Temporada



■ 2007/2008
 ■ 2008/2009
 ■ 2010/2011
 ■ 2011/2012
■ 2013/2014
 ■ 2014/2015
 ■ 2016/2017
 ■ 2017/2018

Figura 4.23: Gráfico de Atracagem por Temporada. Fonte: Dados a partir de Pier Mauá, produção autoral. Disponível em: <https://www.piermaua.rio/temporadas/>. Acesso em 25 jun.2022.

4.2 Impulsionar e Potencializar

A partir da análise do território e o levantamento de dados indicadores, é possível definir elementos que serão impulsionados e potencializados, a partir da metodologia M.E.P, planejando e direcionando estratégias para a produção diversificada frente a reestruturação territorial (HERNÁNDEZ, 2020).

Impulsionar - Reinvenção do espaço a partir dos seguintes elementos:

a. Direcionadores estratégicos: Impulsionar vetores estratégicos desenvolvimento e de oportunidades de crescimento propiciando novas formulações urbanas, crescimento e indutores de fluxos, malhas de densidades, paisagens articuladoras e infraestrutura de ligação;

b. Infraestrutura coordenada: Novos dispositivos atuando como indutores propiciando eficácia e interação entre espaços, fluxos e atividades que venham a operar entre a infraestrutura existente e a nova.

c. Relações Espaciais: Possibilidade de

integração de espaços livres, paisagens operativas, lúdicas, recreativas, esportivas e experimentais, proporcionando novos espaços contínuos verdes através de “esquemas-paisagens”.

d. Impulsão Estrutural: Reciclagem e reestruturação de conectividades propiciando a possibilidade de originar nos intermodais como dispositivos associados à topografia, plataformas, bordas marítimas e novas geografias;

e. Operações Induzidas: Indução e impulsão de operações que definem nós estratégicos atuando como Re-atividades qualitativas para estratégias globais.

f. Mecanismos Tridimensionais: Os mecanismos devem ser aplicados em setores definidos por seções articulando mecanismos inteligentes capazes de propiciar cenários, paisagens, infraestruturas novas superfícies, topográficas e dando origem a um novo zoneamento territorial.

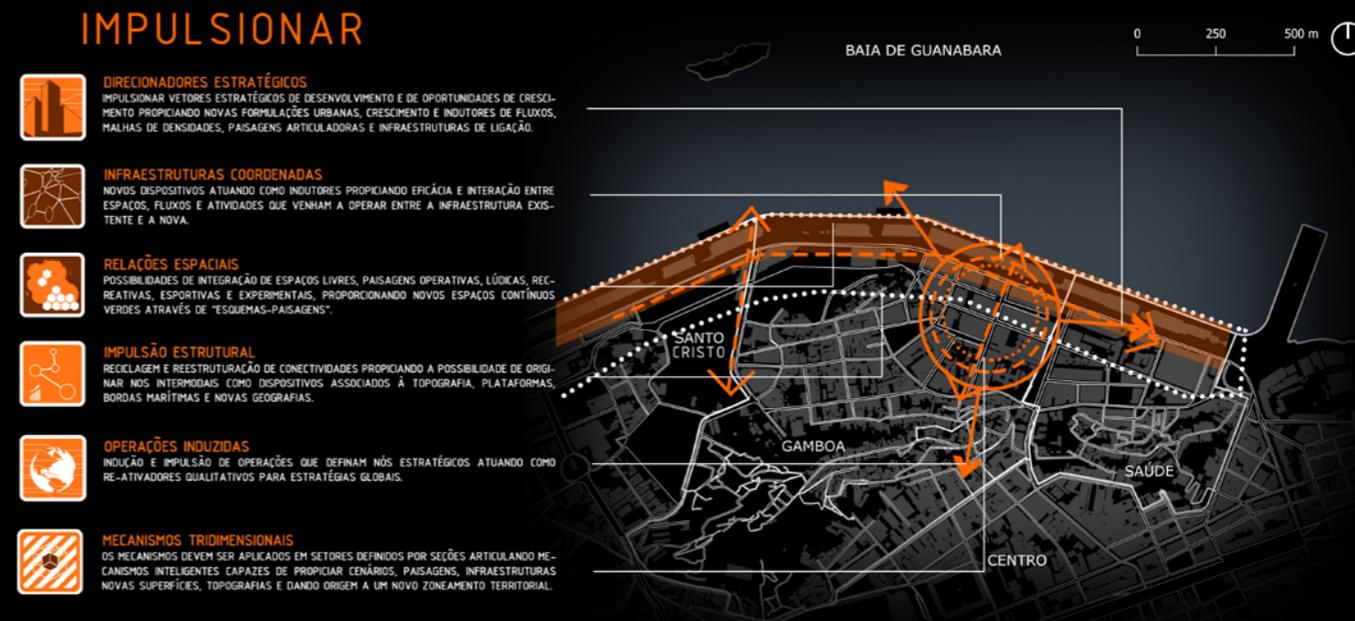


Figura 4.24: Mapa de Impulsionar. Fonte: Método Labstrategy, autoria própria.

4.2 Impulsionar e Potencializar

POTENCIALIZAR

Potencializar- Incrementar ações por meio de elementos que valorizem as zonas degradadas:

- Ativos econômicos: Incentivo de polos atrativos para atividades urbanas que atuem na revitalização de locais existentes;

- Programas públicos: Desenvolvimento de programas capacitados para o desenvolvimento de ações públicas;

- Autoestima Urbana: Promover a dinamização do espaço urbano.

POTENCIALIZAR



ATIVOS ECONÔMICOS
INCENTIVAR O DESENVOLVIMENTO DE POLOS ATRATIVOS PARA ATIVIDADES URBANAS QUE ATUEM NA REVALORIZAÇÃO DE LOCAIS EXISTENTES, TAIS COMO PATRIMÔNIOS EXISTENTES, PAISAGÍSTICOS, EDUCATIVOS, GASTRONÔMICOS E SOCIAIS, POR MEIO DO CRESCIMENTO ECONÔMICO.



PROGRAMAS PÚBLICOS
DESENVOLVIMENTO DE PROGRAMAS CAPACITADOS PARA O DESENVOLVIMENTO DE AÇÕES PÚBLICAS VOLTADAS PARA MUDANÇAS URBANAS, POR MEIO DA CRIAÇÃO DE REDES DE INOVAÇÃO, PROMOVENDO A INTERCONEXÃO ENTRE NOVOS E ESPAÇOS EXISTENTES ATRAVÉS DE INOVAÇÕES LOCAIS E GLOBAIS.



AUTOESTIMA URBANA
PROMOVER A DINAMIZAÇÃO DO ESPAÇO PORTUÁRIO, POSSIBILITANDO MOVIMENTOS E TRAJETOS A PARTIR DA CRIAÇÃO DE ENTORNOS DINÂMICOS E IMAGINATIVOS, POTENCIALIZANDO NOVAS IDENTIDADES A PARTIR DE ESTRATÉGIAS QUE BENEFICIEM AÇÕES COLETIVAS.

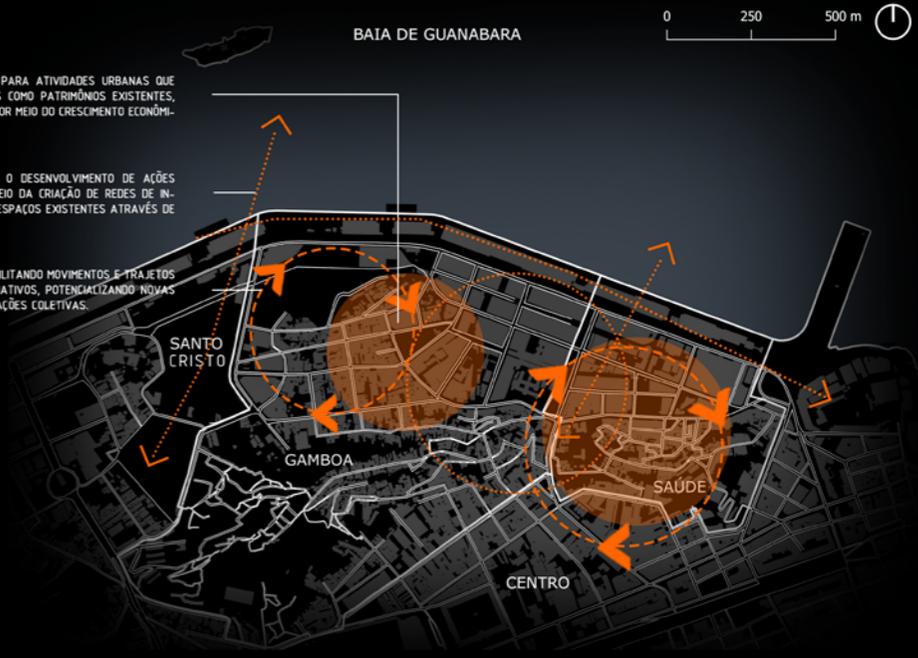


Figura 4.25: Mapa de potencializar. Fonte: Método Labstrategy, autoria própria.

4.3 Ações Táticas

Com o desenvolvimento da análise territorial na Baía de Guanabara nas proximidades do Píer Mauá, iniciando mapeamento em escala macro para micro levantou as seguintes hipóteses:

HIPÓTESE MACRO:

"A reconfiguração e expansão territorial dos setores portuários do Rio de Janeiro só é possível com o desenvolvimento de novas redes integradas, com novas dinâmicas de infraestrutura que integram a urbi para o surgimento de "Super-Hinterlândias"

HIPÓTESE DO CASO APRESENTADO:

A revitalização da infraestrutura de chegada do transporte portuário de passageiros na cidade do Rio de Janeiro, fomenta novas dinâmicas em diversas escalas entre a borda costeira e o tecido urbano, além de impactar positivamente no setor turístico e econômico da cidade.

Estas Hipóteses permitem que o projeto apresentado reestruture a urbanidade por meio de ações

que concedem a melhor qualificação do espaço urbano, agregando um valor econômico, promoção de empregos para comércio e serviços, além de criar novos eixos de norteadores de espaços de fazer. Nesse sentido foi criada algumas perguntas baseadas nas análises realizadas:

1. Como possibilitar as intervenções urbanísticas em zona portuária para fomentar economicamente a região, impulsionando a geração de empregos e turismo na cidade do Rio de Janeiro?

2. Quais possíveis intervenções urbanísticas podem fomentar e criar dinâmicas proporcionando reconhecimento tanto em uma escala urbana quanto em uma escala do pedestre?

3. De que maneira o redesenho da borda costeira poderá otimizar e melhorar a logística de atracagem dos navios para promover o turismo sustentável?

A concepção das perguntas norteadoras e da reflexão das hipóteses macro e micro apresentadas nesta pesquisa conseguiu identificar 4 temáticas que contribuem positivamente para a revitalização da borda costeira e sua relação com a cidade. Os eixos temáticos utilizam estratégias econômicas, governamentais, urbanas e turísticas.



Figura 4.26: Mapa de reurbanizar. Fonte: Método Labstrategy, autoria própria.



Figura 4.27: Mapa de reconectar. Fonte: Método Labstrategy, autoria própria.

4.3 Ações Táticas



Figura 4.28: Mapa de fluxos. Fonte: Método Labstrategy, autoria própria.



Figura 4.29: Mapa de descontinuidade. Fonte: Método Labstrategy, autoria própria.



Figura 4.30: Mapa de eixo nodais. Fonte: Método Labstrategy, autoria própria.



Figura 4.31: Mapa de continuidade. Fonte: Método Labstrategy, autoria própria.

4.4 Estratégias projetuais

Após a análise do processo histórico de construção do Rio de Janeiro e a evolução urbana da cidade, podemos verificar a importância da área portuária e o processo de degradação ocorrido com o passar dos anos. Em conjunto com a análises dos indicadores, áreas de impulsionar e potencializar e os eixos de conexão do tecido urbano demonstrado nas ações táticas. Resultou na aplicabilidade das estratégias projetuais econômicas, governamentais, urbanas e turísticas. As estratégias projetuais urbanas e governamentais foram abrangidas no

workshop no Rio de Janeiro, já mencionado anteriormente nesta monografia. Tendo em vista o recorte do Terminal de passageiros nas proximidades do Píer Mauá e a intenção de revitalizar esse espaço urbano apresentando “como norteador uma planificação direcionada a ações que viabilizem propostas, indiquem recursos e executem transformações” (ZAMBONI, 2022, p.113 apud HERNÁNDEZ, 2021). Portanto, se identificam as seguintes estratégias nesse espaço urbano analisado:

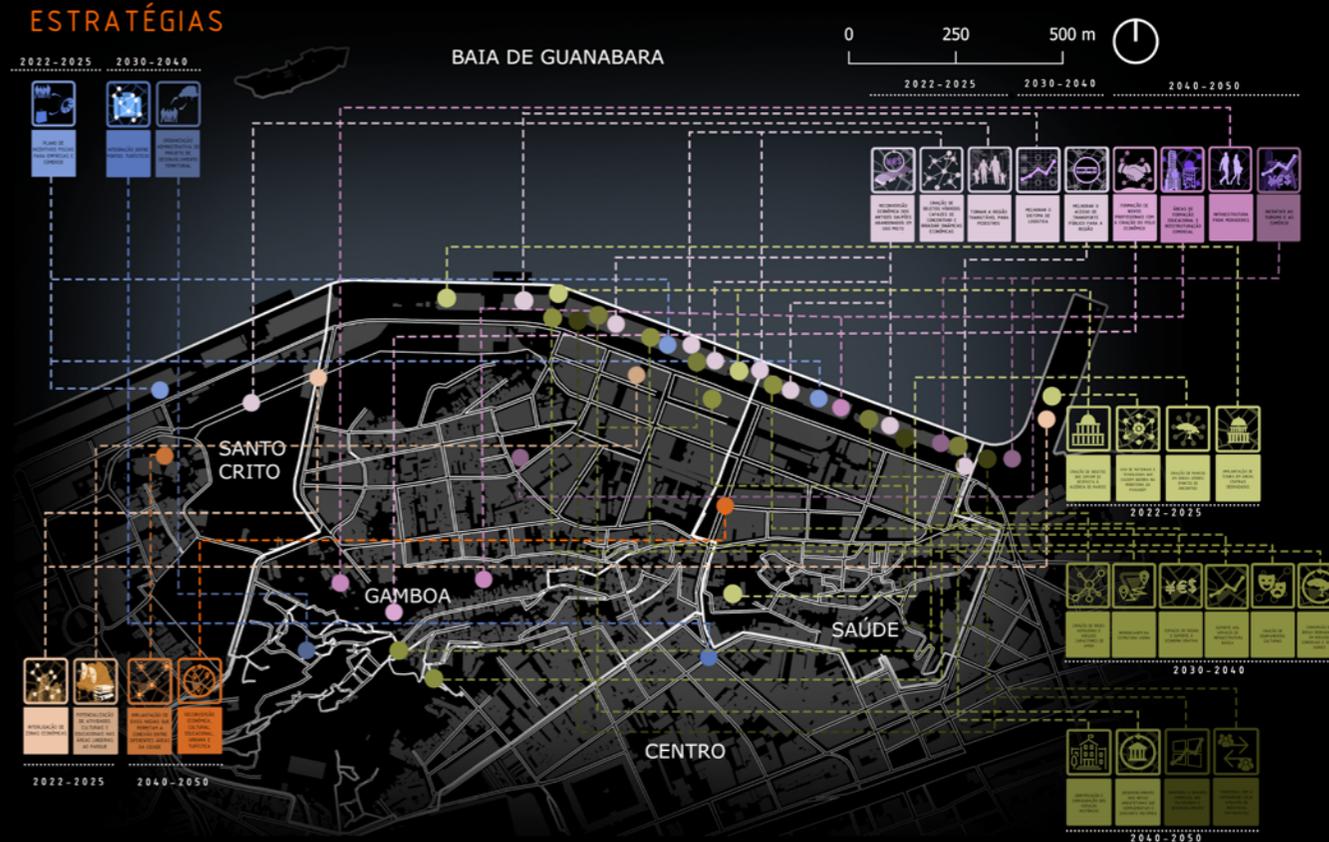


Figura 4.32: Mapa de estratégias projetuais. Fonte: Método Labstrategy, autoria própria.



[CAPÍTULO 05] PROJETO URBANO

5.1 Partido

5.2 Programa

5.3 Corte

5.4 Elevação

5.5 Ampliação 1:75

5.6 Experimentação

5.6.1 Estrutura e detalhamentos

5.6.2 Marina

5.6.2 Materialidade e insolação

5.6.2 Simulação do escoamento de
pessoas

05



Objetivo da pesquisa

O Plano Nacional Portuário tem como objetivo estabelecer novas diretrizes para a Zona Portuária buscando uma política de desenvolvimento e ordenamento territorial comum a todos os estados brasileiros para nortear a atuação do poder público e da iniciativa privada.

A área de intervenção selecionada foi no estado do Rio de Janeiro, na cidade do Rio de Janeiro, com foco no Píer Mauá, reestruturando a infraestrutura e propondo um novo Terminal Marítimo de Passageiros, além de redesenho do Cais para otimizar a atracagem de Navios de Cruzeiros Nacionais e Internacionais. O desenvolvimento do Plano Urbano Nacional Portuário teve como base os Planos Mestres, Plano de desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e do Plano Geral de Outorgas (PGO), cujo o objetivo era revitalizar a orla e propor melhorias na área com a finalidade de produzir novas urbanidades e conexões entre o borda e a cidade.



Figura 5.1: Perspectiva Aérea Urbana. Fonte: Autoria própria.

5.1 Partido

Busca-se compreender as diversidades geográficas, as interferências que decorrem nas zonas portuárias do Rio e seus impactos à longo prazo, tendo como principais objetivos a serem alcançados: 1. Analisar os indicadores territoriais que impulsionam a criação de estratégias para a área; 2. Estudar o impacto da zona Portuária e sua conexão com a cidade (Hinterlândia); 3. Entender a nova demanda e logística da área; 4. Criar novas urbanidades trazendo maior fruição para esses espaços; 5. Requalificação do Terminal Marítimo Portuário e do Píer Mauá;

A concepção do projeto se iniciou na viagem ao Rio de Janeiro para o Workshop na Universidade Veiga de Almeida. Durante a visita na cidade, é possível perceber que o Rio possui uma grande atratividade turística com seus inúmeros pontos turísticos, como já foi espacializado na cartografia apresentada no capítulo anterior. Partindo desse pensamento, o projeto buscou revitalizar o Waterfront da Baía de Guanabara, reativando

o potencial presente nesse local próximo ao píer Mauá e de toda a área dos armazéns que são associados ao Terminal de passageiros atual. Nesse sentido, foi realizada a implementação de uma nova arborização para a Avenida Rodrigues Alves com grande massa arbórea nos dois lados do calçadão e com VLT passando nesse eixo central.

Os armazéns foram revitalizados para terem novos usos para a cidade, retirando a parte de armazenagem e logística dos antigos armazéns e passando para novos pólos de terminal de passageiros. Logo foi possível agregar usos de comércio, serviços, espaços de lazer e uma para auxiliar na parte de logística para abastecimento dos navios de cruzeiros, fomentando novas conexões entre a costa e a cidade. No entorno dos armazéns também recebeu novas pequenas praças públicas com arborização de médio a grande porte.

Na borda costeira imediatamente na divisa com o mar foi implantado um deck em toda essa parte da borda com uma caminhabilidade

sombreada por coqueiros e árvores de grande porte, levando até a marina com 128 locais e um novo terminal de transporte marítimo desenvolvido pelo grupo de pesquisa Labstrategy que auxilia no escoamento de pessoa pela cidade.

O programa idealiza a atracagem de 4 navios de Cruzeiros, sendo três nacionais e um internacional, com a otimização do redesenho do Cais. Nesse

sentido, criou-se dois terminais principais com programas iguais. Os novos dois pólos de terminal marítimo de passageiros são paralelos ao Museu do Amanhã e perpendiculares à borda costeira, conectados diretamente à costa com um principal acesso de ainda em terra. Tal fato facilita principalmente a parte de logística das malas para serem deslocadas da borda para o navio pela grua.

EMPRESAS	NOMES	LEITOS	TRPULANTES	TOTAL	COMPRIMENTO	LARGURA	VELOCIDADE	nu. de deck
MSC	SEAVIEW	4.016	1.413	5.429	323m	41m	21.8 nós	18
MSC	FANTASIA	2.993	1.370	4.363	333m	38m	23 nós	13
MSC	POESIA	2.184	1.039	3.223	293.8m	32.2m	23 nós	13
MSC	SINFONIA	1.434	765	2.199	251m	28,8m	21 nós	10
MSC	MUSICA	2.209	1.014	3.223	293,8m	32,2m	23 nós	13
COSTA	PACIFICA	2.670	1110	3780	290m	35,5m	23 nós	13
COSTA	FASCINOSA	2.670	1110	3780	290m	32m	20nós	12
SOVEREIGN	SOBERANO	1.913	820	2.733	268m	32m	19 nós	14

Figura 5.2: Tabela de navios que atracam no Rio de Janeiro. Fonte: Produção autoral.

Antes de dimensionar o terminal era necessário estudar as atracagens dos cruzeiros no Rio de Janeiro. A tabela acima apresenta os dados das fichas técnicas de todos os navios. Logo, foi utilizado o maior cruzeiro como base para o dimensionamento do terminal, o MSC Fantasia, que

possui 333m de extensão. Em segunda instância, foram analisados os estudos de casos e relatos de pessoas que já experienciaram essa vertente turística para produzir o programa de logística, administrativa e técnica do projeto. Essas áreas são de grande importância para que todo o sistema

funcione e seja uma infraestrutura adequada à demanda presente de aproximadamente 10.000 pessoas, composta por turistas e tripulantes. Outros pontos relevantes são a parte de armazenagem, transporte, área de segurança técnica e área para locomoção da grua. Por fim, observa-se as áreas que não apresentam a necessidade de acesso restrito, que são programas de lazer e experiências gastronômicas não só para os turistas como para a cidade. A solução projetual tem por propósito reativar a economia e ampliar o turismo nessa cidade conhecida como "Cidade Maravilhosa", sem esquecer da importância histórica e da paisagem do local.

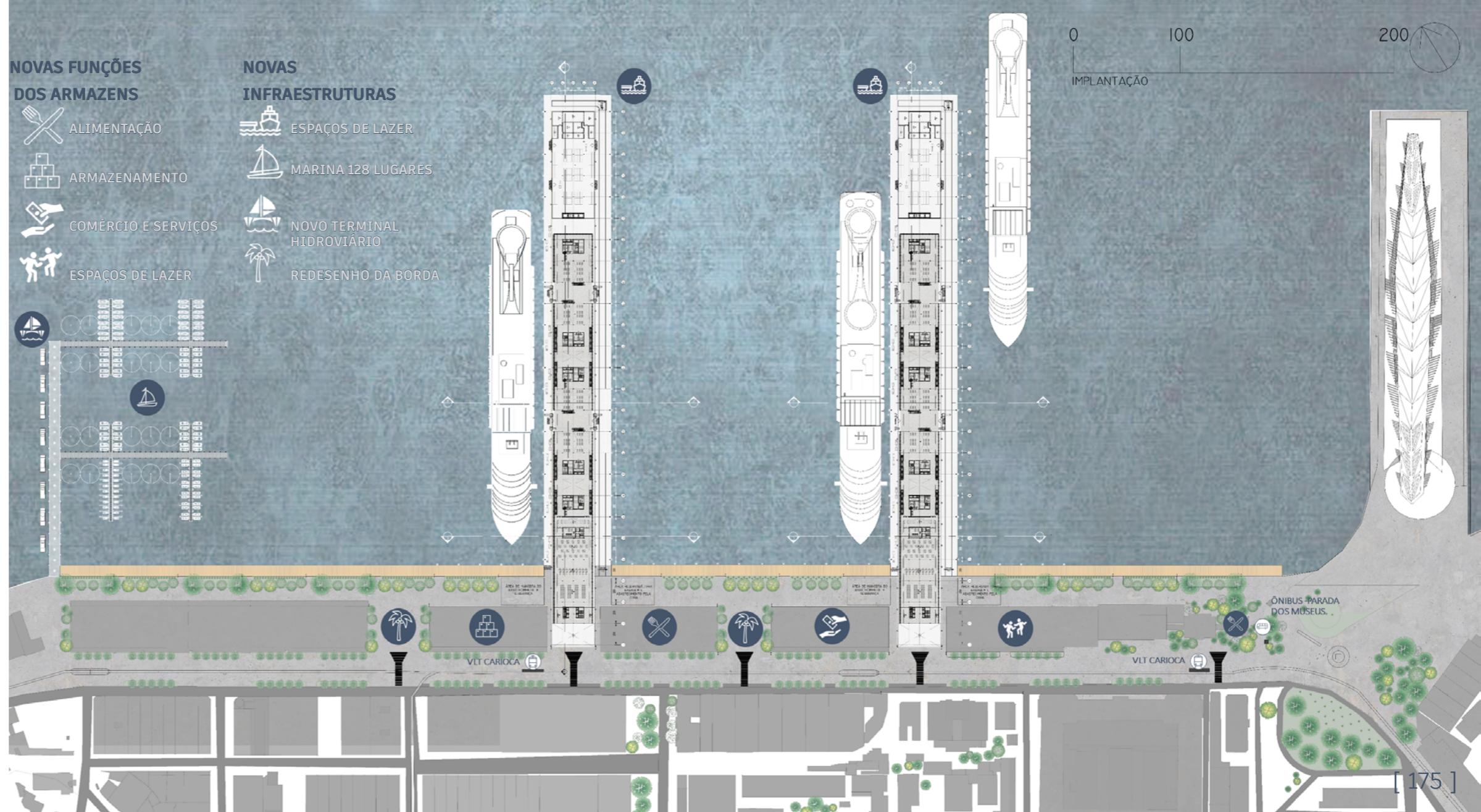


Figura 5.3: Implantação urbana. Fonte: Autoria própria.

5.1 Partido



Figura 5.4: Imagem ilustrativa da vista do observador para o terminal. Fonte: Autoria própria.

5.1 Partido

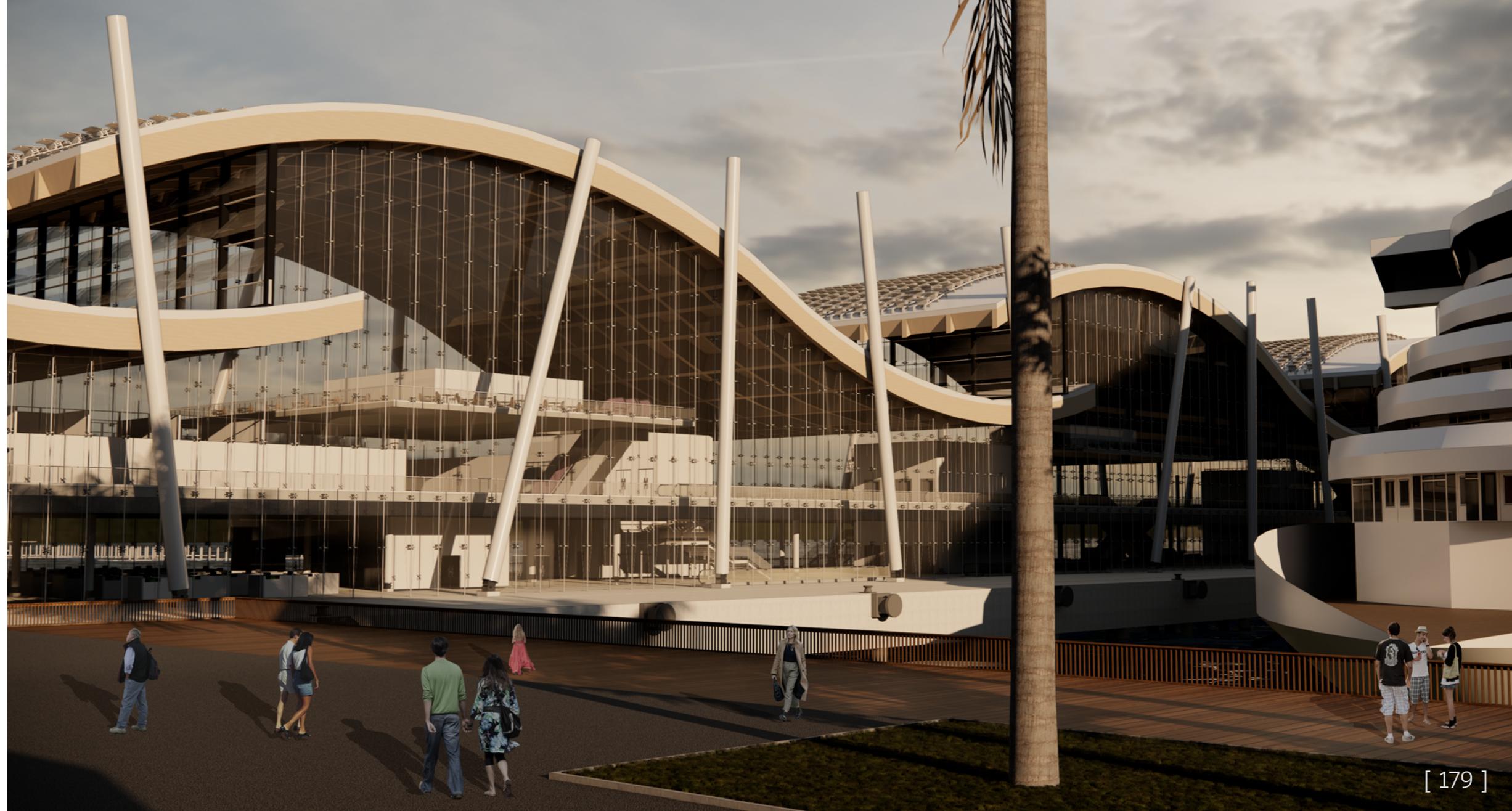


Figura 5.5: Imagem ilustrativa da vista do entre terminais. Fonte: Autoria própria.

5.1 Partido



Figura 5.6: Imagem ilustrativa do calçadão arborizado da Rodrigues Alves. Fonte: Autoria própria.

5.2 Programa

TÉRREO

Primeiramente, no térreo temos o embarque de passageiros, sendo o primeiro passagem pelo check-in, detector de metais, alfândega, polícia federal e Duty Free. Em seguida o espaço se abre para um área de espera dos navios com vários eixos de circulação a cada 30m composto por escadas em madeira, elevadores e escadas rolantes que possibilitam o acesso a todos os pavimentos, para auxiliar na circulação vertical foram adicionadas esteiras rolantes encurtando mais 100m de percurso. Além disso, em conjunto com o eixo de circulação vertical foi anexado os sanitários com capacidade para 16 pessoas em conjunto com um shaft logo após aos banheiros que vão até o subsolo para fazer o abastecimento de água e o escoamento do esgoto até a cidade. Ainda nesse espaço para a entrada das pessoas nos navios, o projeto apresenta 4 entradas, sendo 2 de cada um dos lados. Essa transição do terminal

para o navio é realizada através de um finger que auxilia principalmente nas alturas da entrada do navio em diferentes níveis do mar. Seguindo pela extensão do projeto, temos a área de armazenagem, abastecimento e logística. Nesse pavimento foram adicionados 48 container sendo 36 de 6 pés e 12 de 12 pés, além disso é importante ressaltar que a circulação vertical ocorre com 4 elevadores de carga 5x5 instalados. Mais ao fundo foram adicionadas áreas para manutenção, geradores, coleta seletiva e orgânica e dessalinização. O abastecimento dos navios ocorre através da grua localizada em uma das laterais que faz uma movimentação na horizontal no final para atender os dois terminais e também por carrinhos de bagagem que auxiliam na logística das malas. Com a finalidade de otimizar o abastecimento foram adicionadas 4 porções, 2 de cada lado para transportar as mercadorias e suprimentos para o navio.

5.2 Programa

TÉRREO

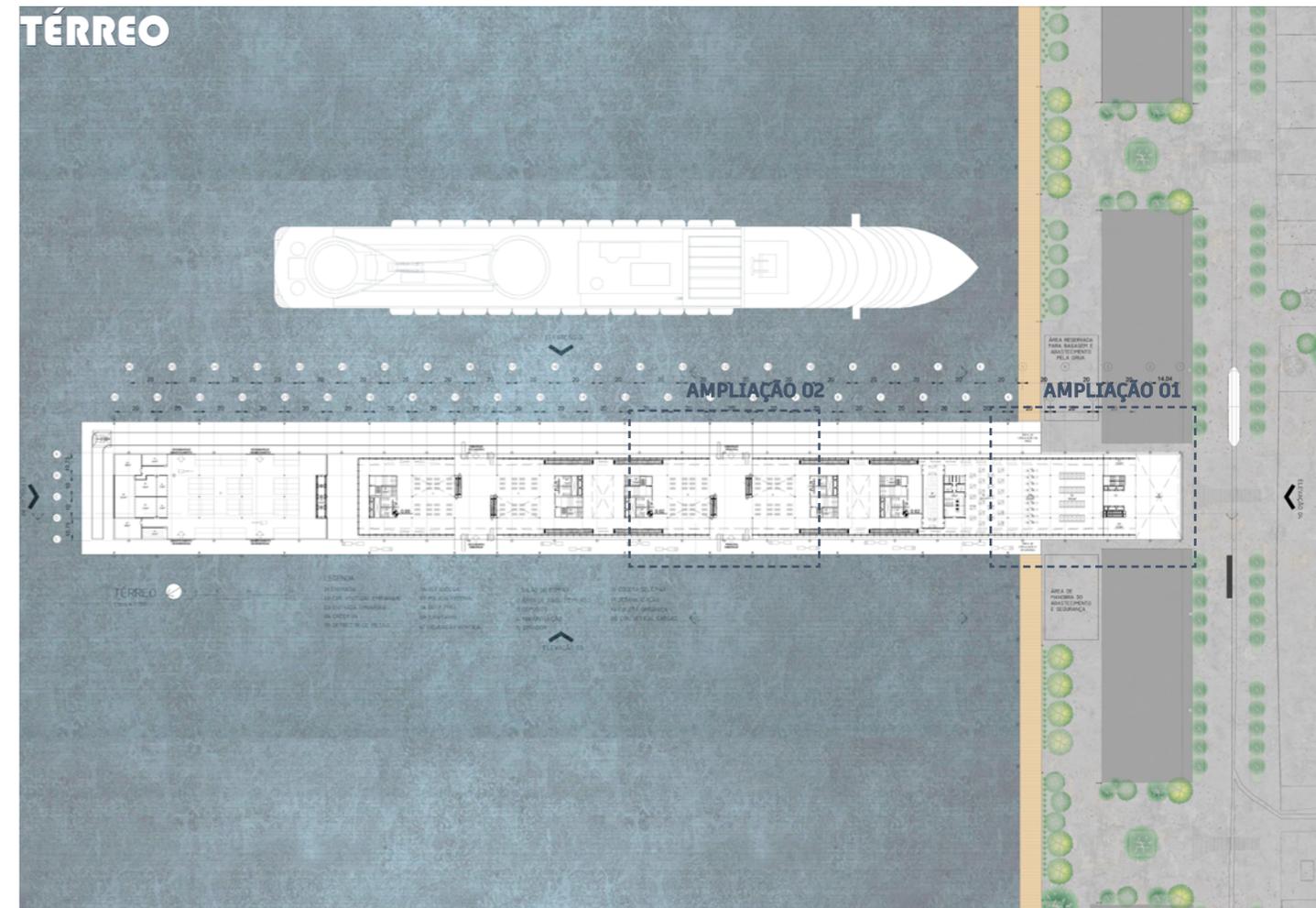
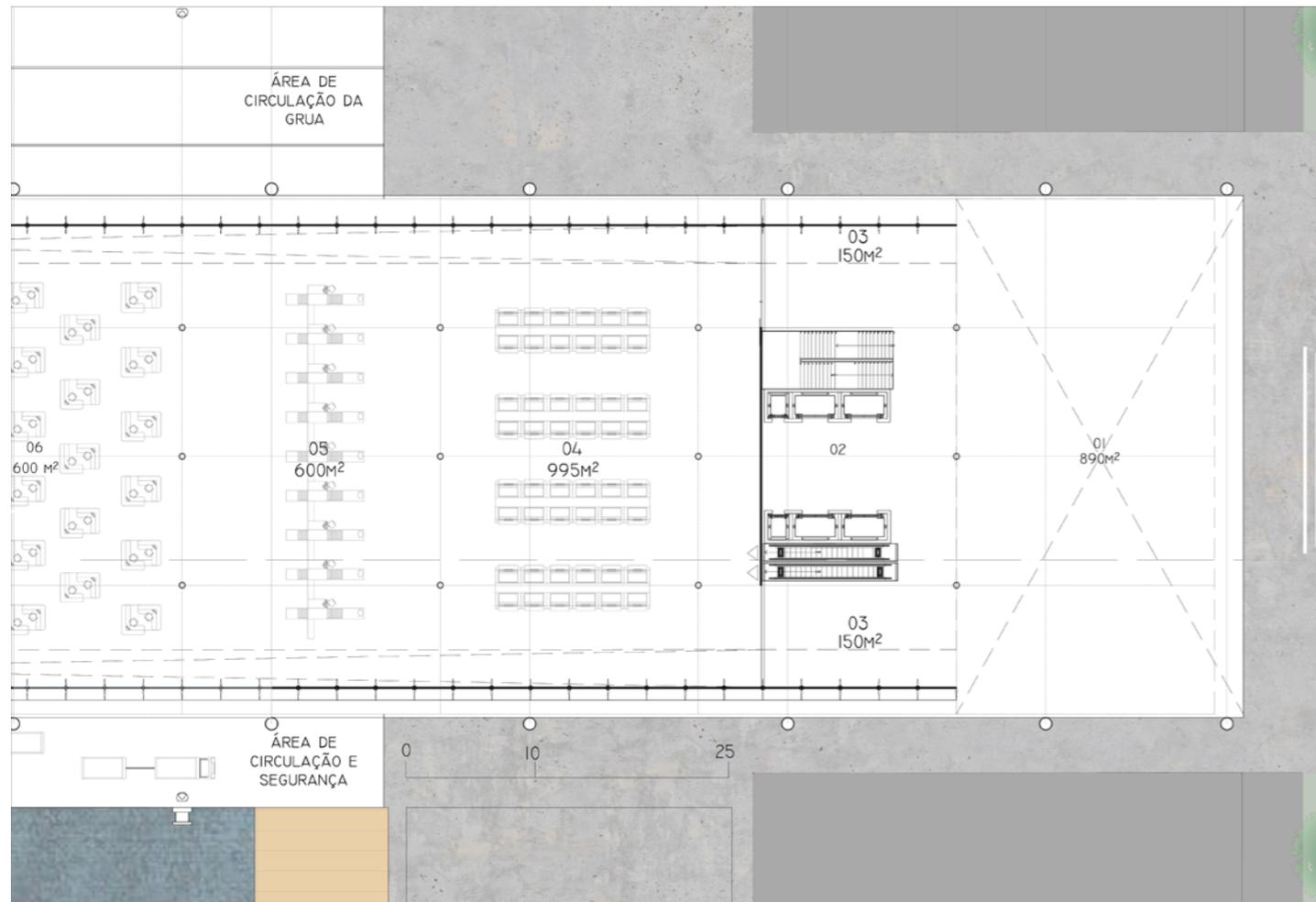
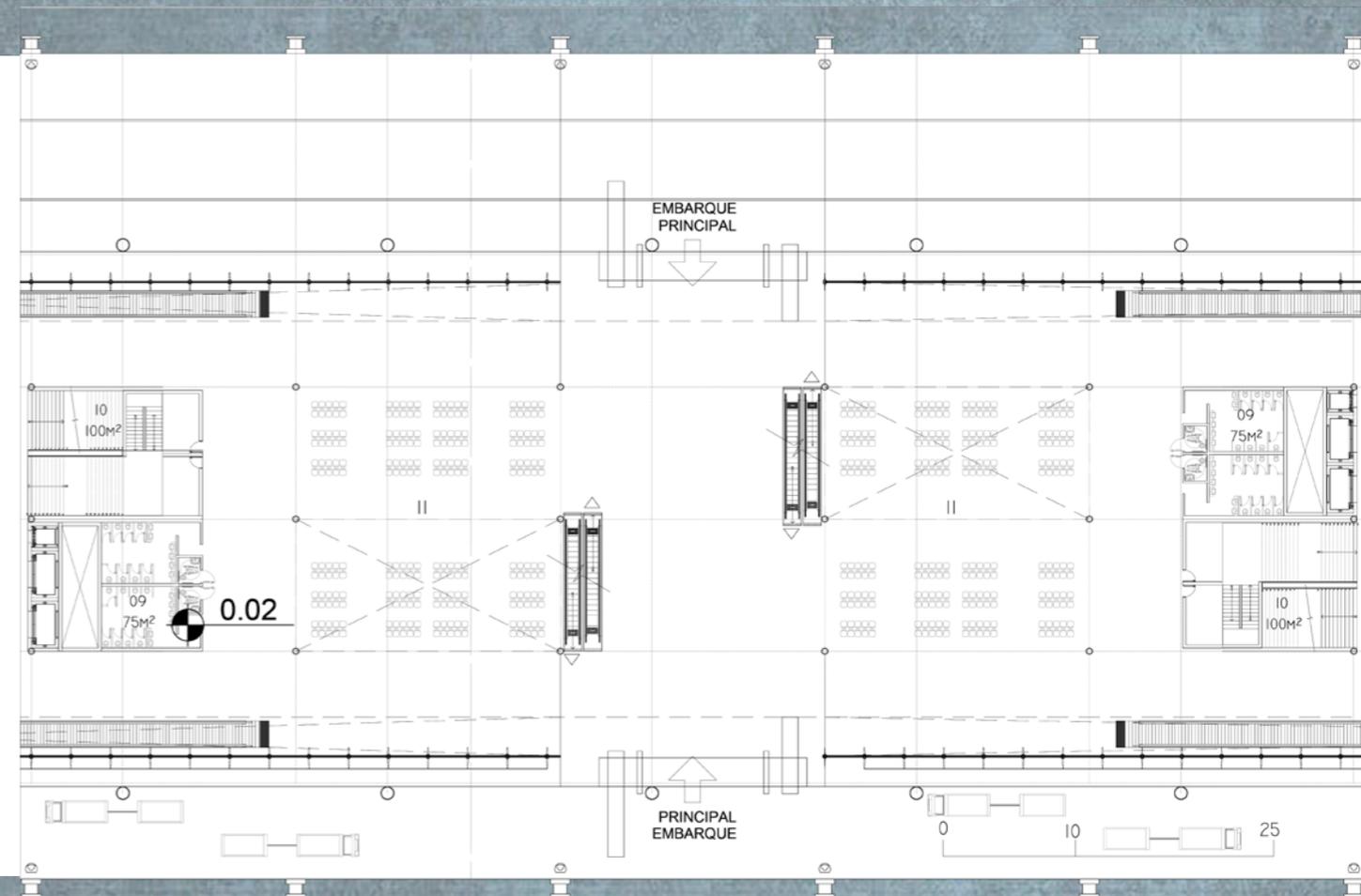


Figura 5.7: Planta Térreo. Fonte: Autoria própria.

AMPLIAÇÃO 01



AMPLIAÇÃO 02



5.2 Programa



Figura 5.10: Imagem representativa do pavimento térreo. Fonte: Autoria própria

5.2 Programa

PRIMEIRO PAVIMENTO

Seguindo para o primeiro pavimento temos a desembarque de passageiros que ocorre pelo mesmo mecanismo do embarque, o finger. Nesse pavimento apresenta vazios trazendo uma arquitetura de pé direitos maior, tornando-a mais interessante. Também é contemplado dois salões de espera deixando os espaços livres somente no eixo da descida. Os espaços de circulação vertical, horizontal e sanitários se mantiveram na mesma localização do térreo, facilitando a hidráulica das áreas molhadas. Encaminhando para a saída do terminal apresenta duty free em primeira instância e após isso temos ambulatório com área de isolamento, delegacia do meio ambiente e de turismo, anvisa, área de detenção, juizado de menores e polícia federal. Depois das áreas técnicas temos a alfândega e a saída

pelo eixo de circulação da escada, 6 elevadores e 2 escadas rolantes. Seguindo pelo projeto na área de armazenagem, concentra o programa de administração com mais de 100 locais de trabalho, copa, vestiário e sanitários para os funcionários, casa de máquinas e depósito. Além disso, essa área concentra a parte de segurança do terminal com área de monitoramento, data center, EHs, área de segurança do trabalho e almoxarifado. Nesse pavimento, foram adicionados 24 contêineres de abastecimento sendo 6 de 6 pés e 18 de 12 pés, além de tudo essa área apresenta novamente os lixos recicláveis e orgânicos, espaços de manutenção com geradores e dessalinização. Seguindo a mesma lógica do pavimento térreo foram adicionados os portões para abastecimento do navio pela grua.

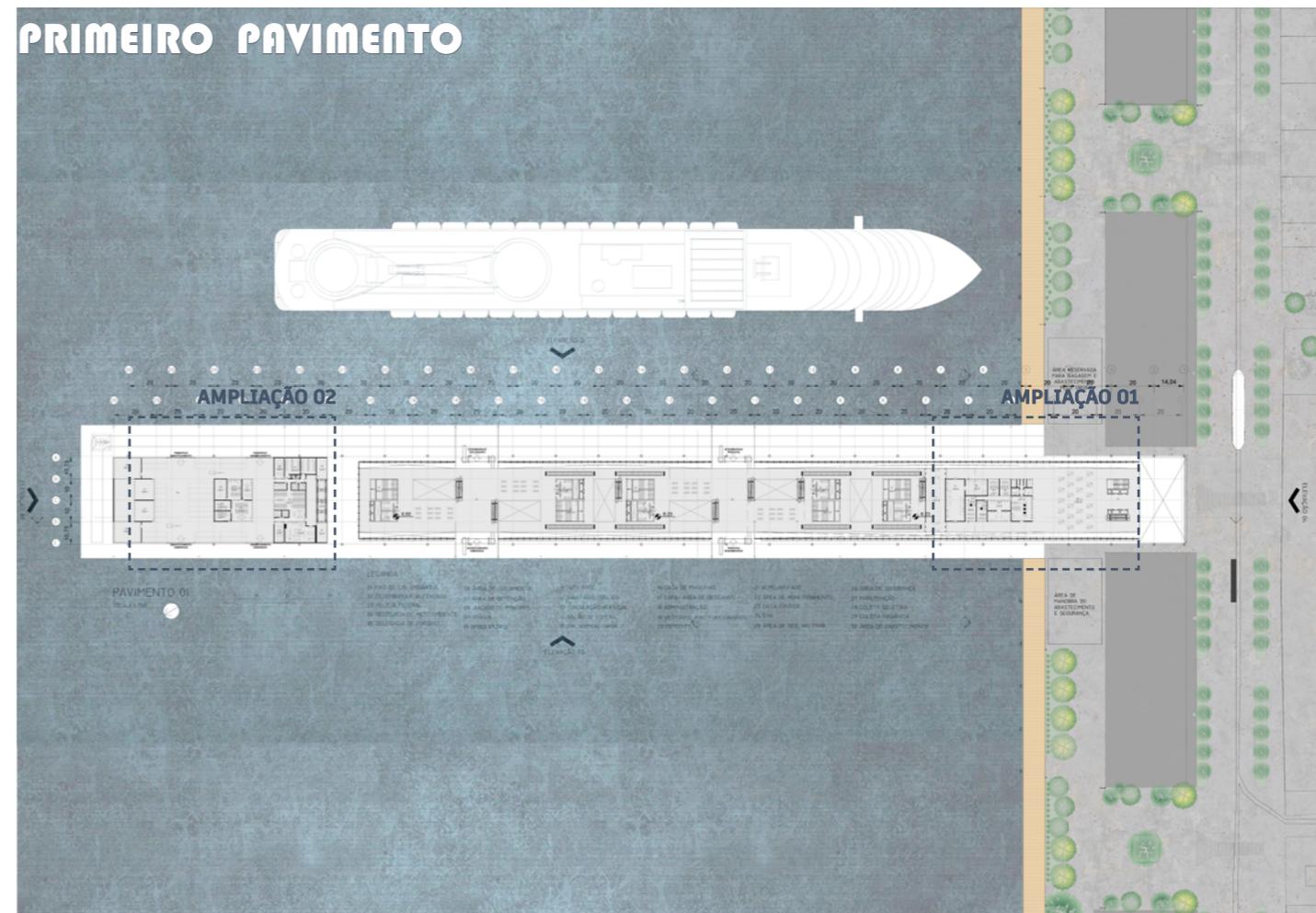


Figura 5.11: Planta do Primeiro pavimento. Fonte: Autoria própria.

AMPLIAÇÃO 01



AMPLIAÇÃO 02



5.2 Programa



Figura 5.14: Imagem representativa do primeiro pavimento no espaço de espera. Fonte: Autoria própria.

5.2 Programa

SEGUNDO PAVIMENTO

Seguindo para o segundo e último pavimento apresenta 3 espaços de alimentação iguais, com acesso por escadas rolantes, com espaço com capacidade de 110 lugares em cada dos módulos. O espaço de alimentação é caracterizado por self service com espaços para cocção, nutrição, lavagem

de panelas e louças, estoque seco, 2 câmaras frias, lixos refrigerados, varios espaço de apoio para o preparo dos alimentos, além de espaço específicos para o preparo de carnes e saladas. Os módulos de alimentação estão localizados nos maiores pés direitos da curva da cobertura.

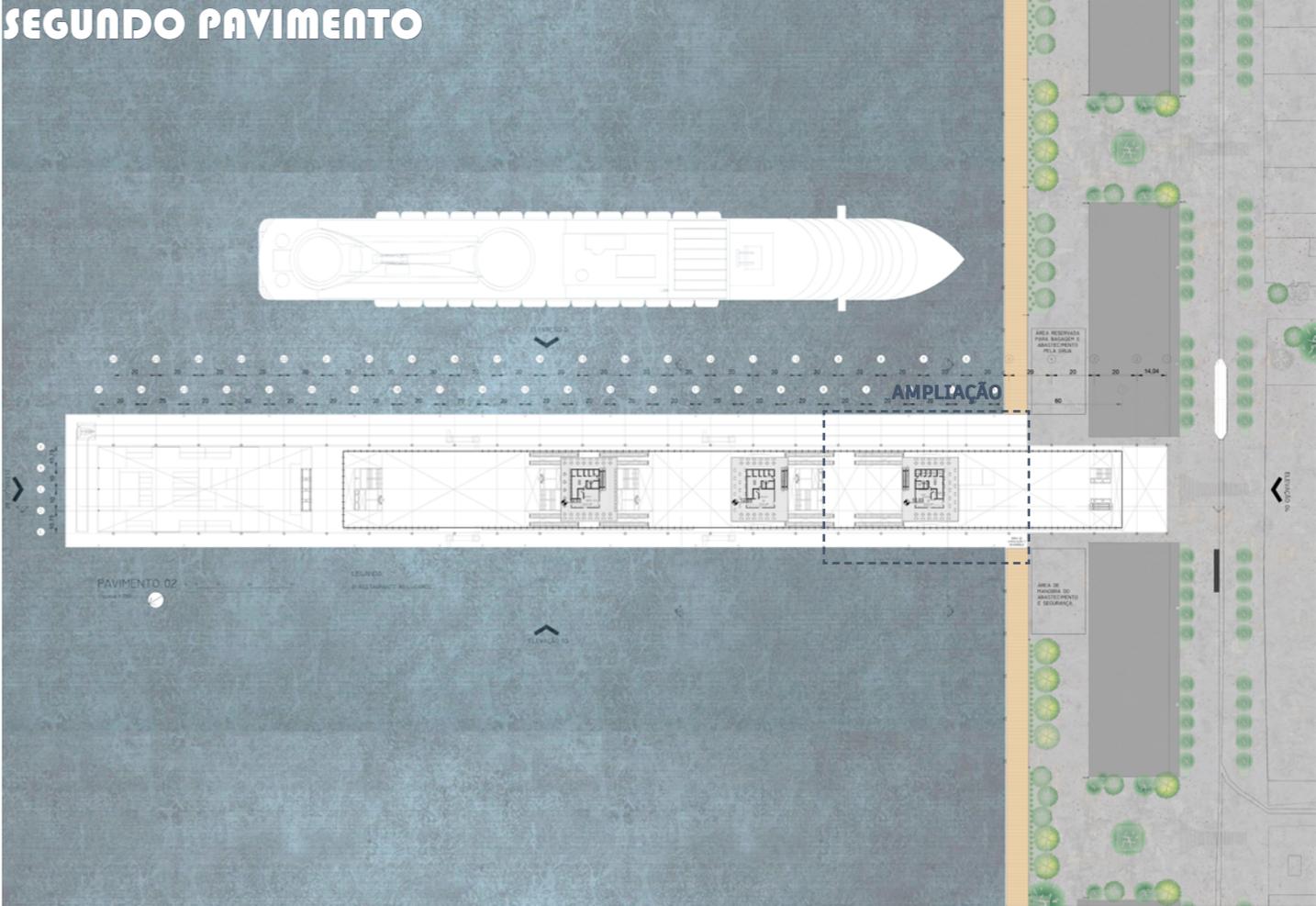


Figura 5.15: Planta do segundo pavimento. Fonte: Autoria própria

AMPLIAÇÃO ALIMENTAÇÃO

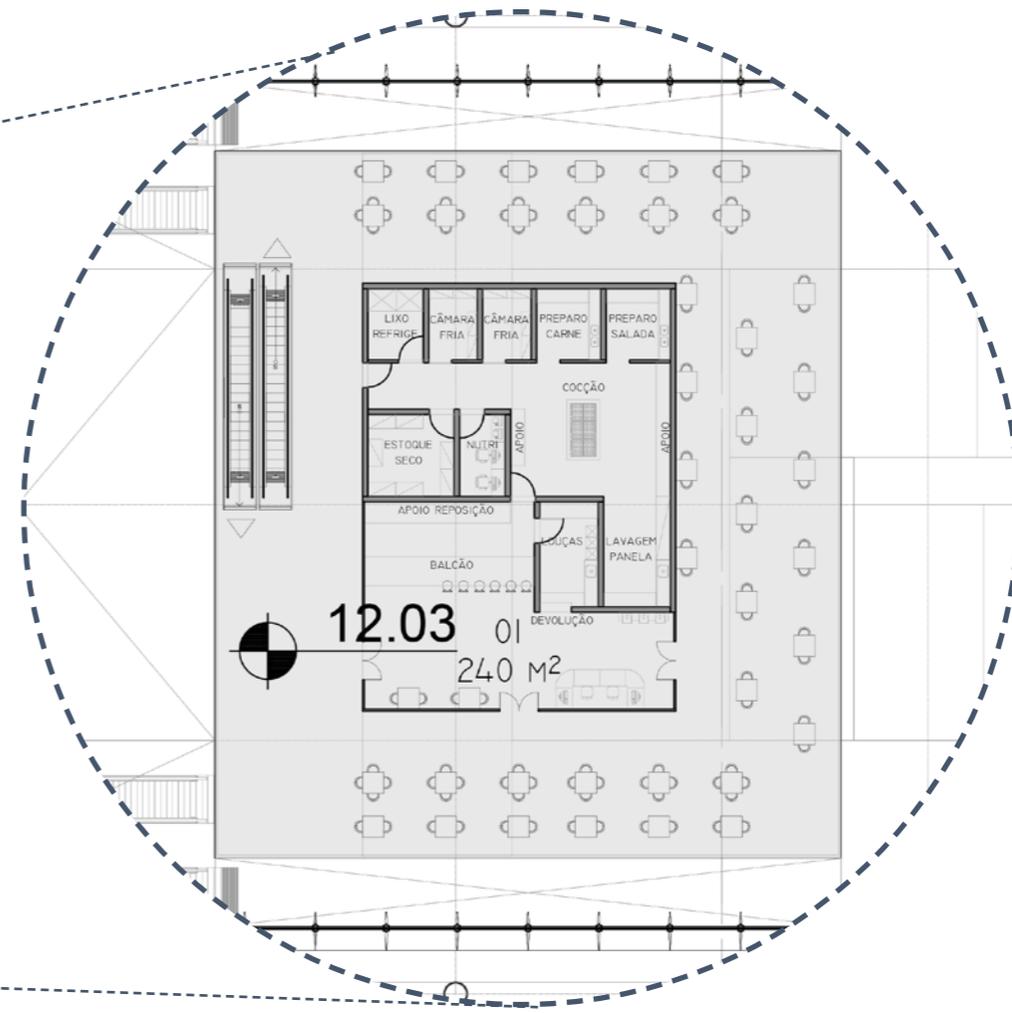
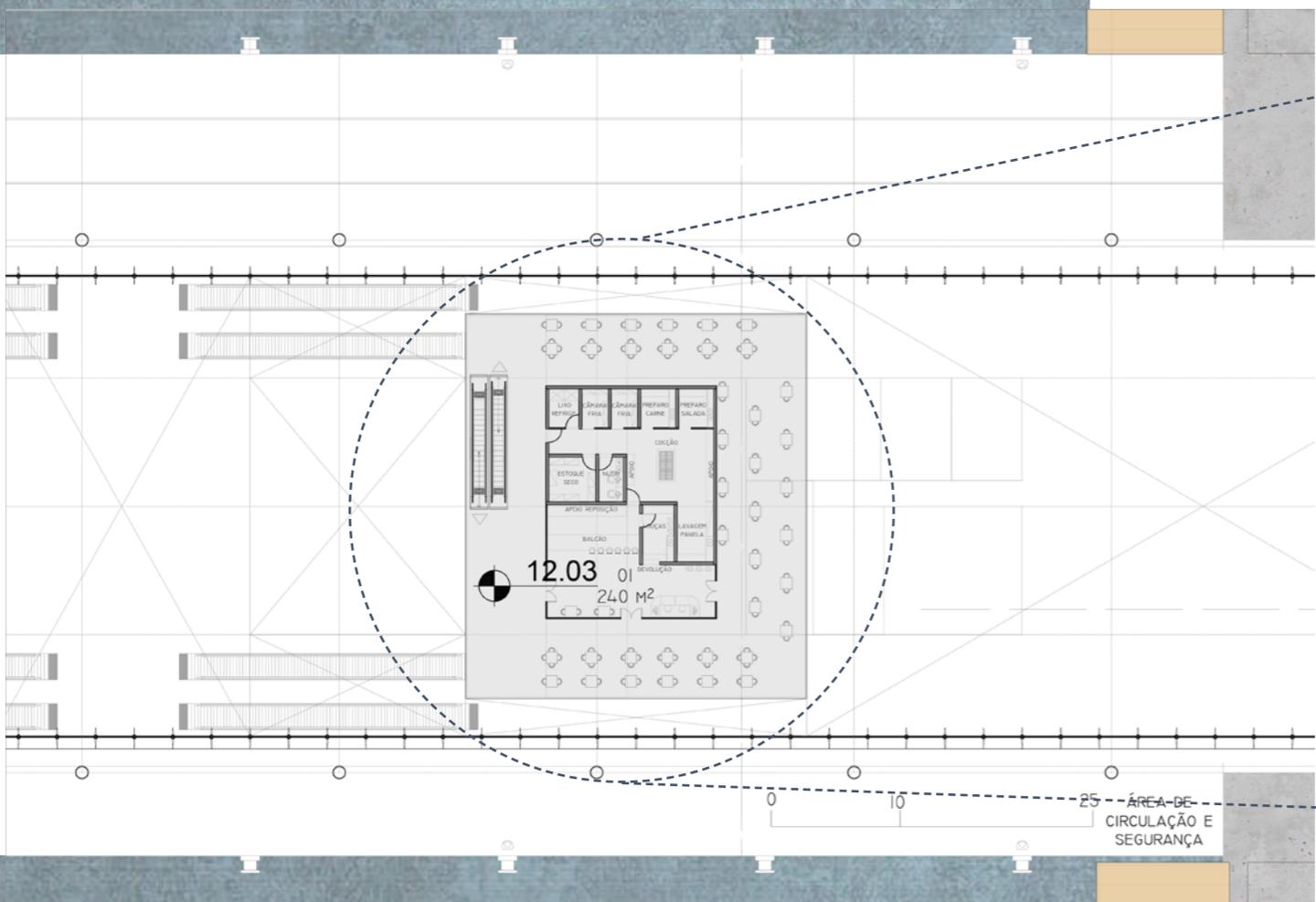




Figura 5.17: Imagem representativa do segundo pavimento no espaço de alimentação. Fonte: Autoria própria

COBERTURA

A cobertura em forma onda do terminal trás uma leveza do desenho desse projeto urbano extenso com mais de 500 metros lineares. A solução para a sustentação da cobertura está nas vigas em madeira laminada cruzada (CLT) nos dois sentidos, formando como se fosse uma grelha, já os pontos de apoio estão localizados nos pilares metálicos rotacionados, onde são engastados em vigas duplas da cobertura e na viga lateral presos por uma conexão metálica reforçada. O terminal apresenta 6 módulos da curva, sendo 5 iguais e o último maior na parte de armazenagem. Além disso, nos pontos de maior insolação e maior altura, temos 360 painéis fotovoltaicos rotativos (SANTOS, 2016) em cada módulo totalizando 2160 painéis em todo

o terminal. Para fazer a transformação e armazenamento dessa energia, no subsolo estão localizadas as bombas de recalque com 44 unidades para suprir a demanda de energia. Os módulos na cobertura também apresentam espaços de circulação de ar permanente, com grande janelas em todo os 40,5 metros de largura do terminal que auxiliam também a fixação, sustentação e escoamento das águas superficiais. A partir dessas aberturas e com o pé direito de 30m de comprimento, verificou-se que não havia necessidade da utilização de refrigeração, pois a curva de convecção auxiliaria na circulação de ar em conjunto com os ventos da área portuária que são maiores em comparação com a cidade.

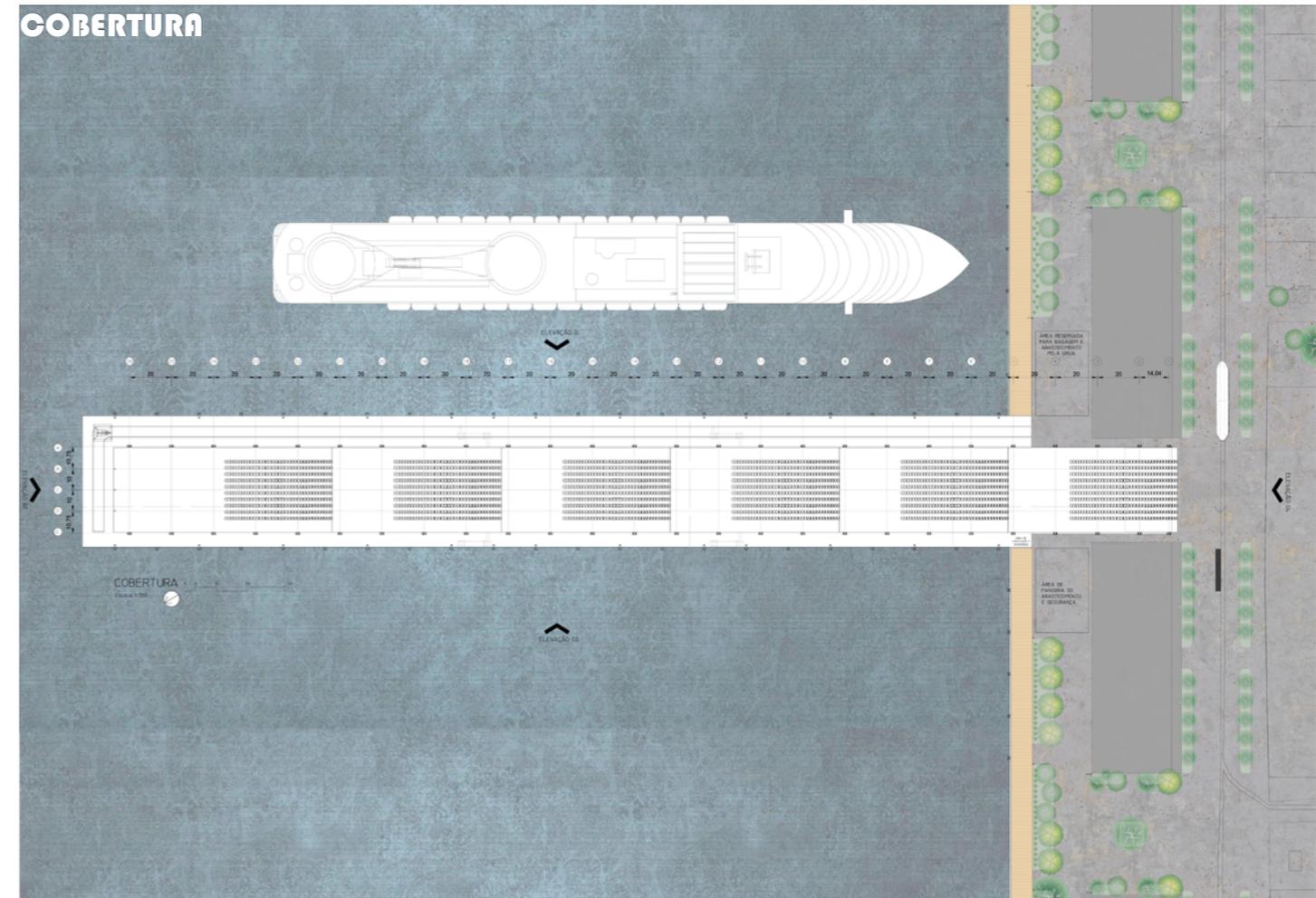
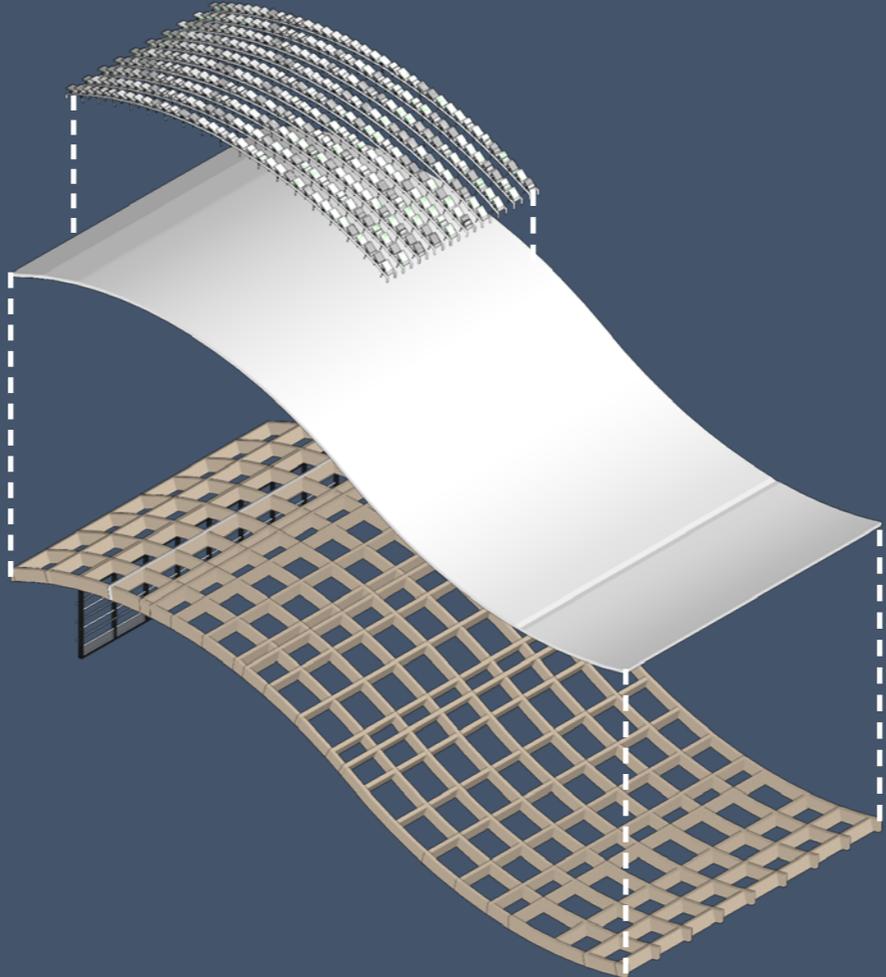


Figura 5.18: Planta da cobertura. Fonte: Autoria própria

**PERSPECTIVA
EXPLODIDA
COBERTURA**



5.2 Programa

SUBSOLO

No subsolo, temos a parte das bombas de recalque, bombas para a subida das águas fluviais para o abastecimento das áreas molhadas através do shaft. Neste pavimento a conexão do terminal com a cidade é realizada através de encanamentos maiores sustentados por tirantes e presos na es-

trutura do píer. Na questão do armazenamento das águas, foi calculado de acordo com a quantidade simulada da atracagem de dois navios simultâneos chegaram 360 mil litros em 66 caixas de água, além das caixas localizadas no forro dos banheiros.

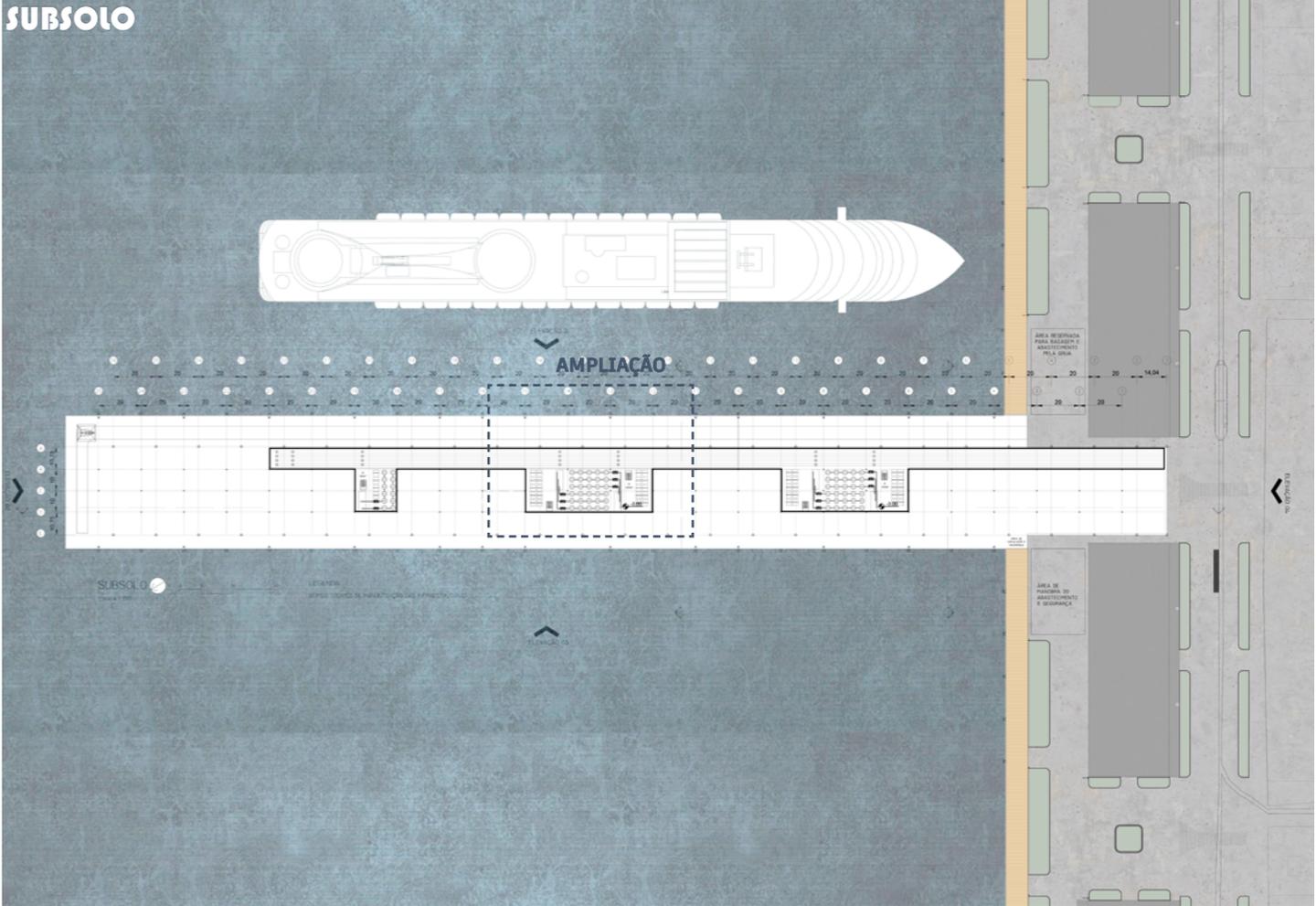
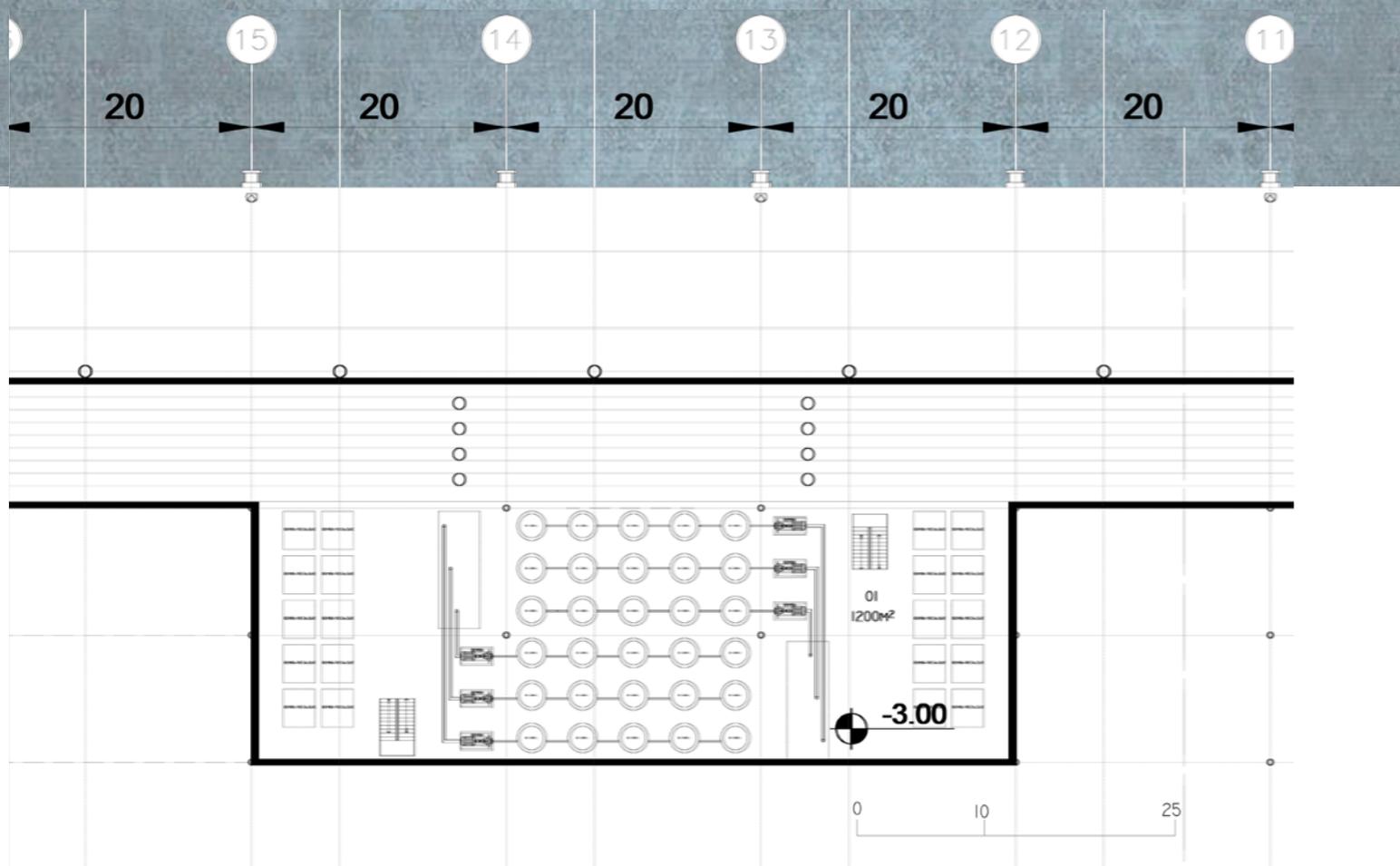


Figura 5.20: Planta do Primeiro pavimento. Fonte: Autoria própria.

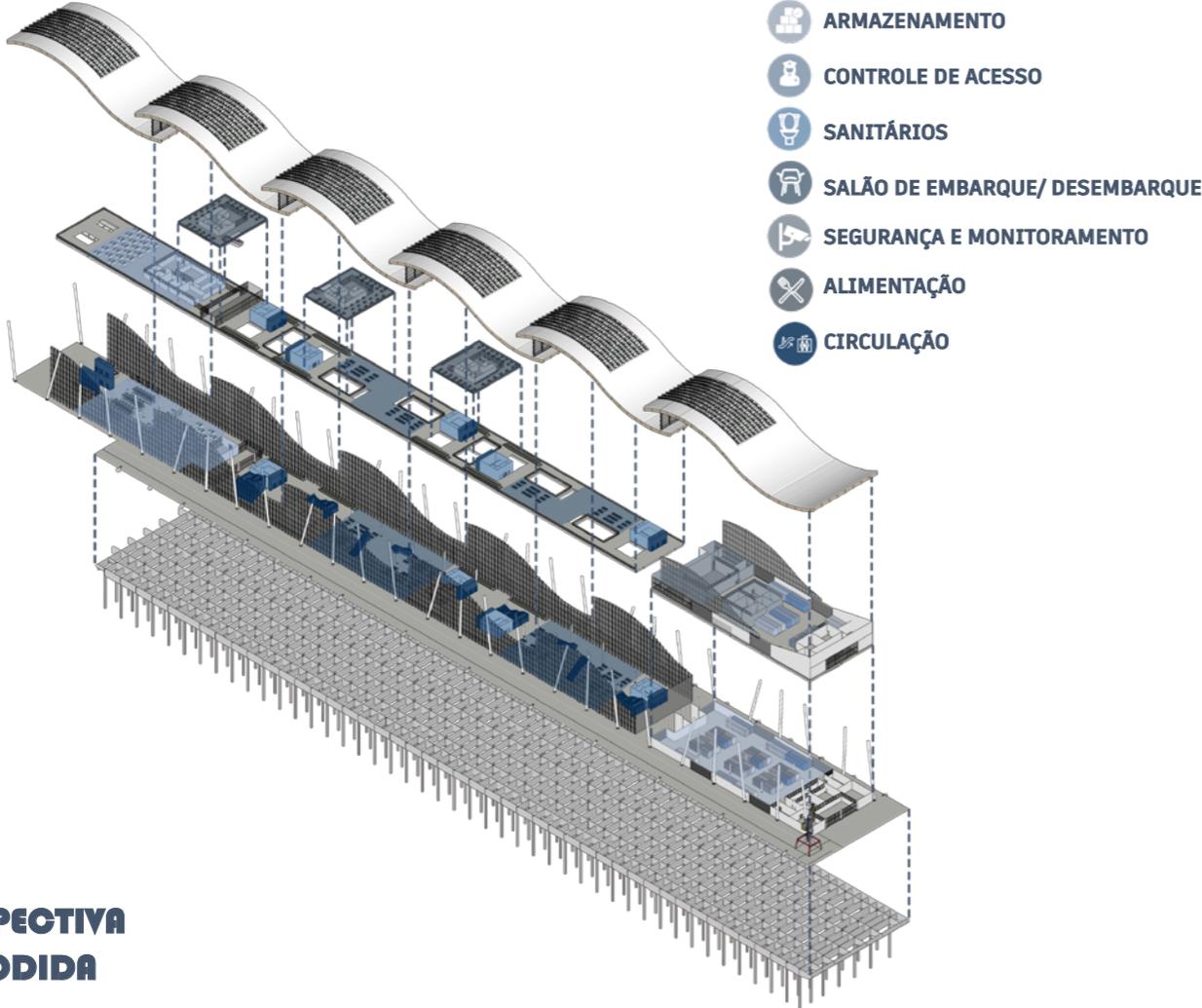
5.2 Programa



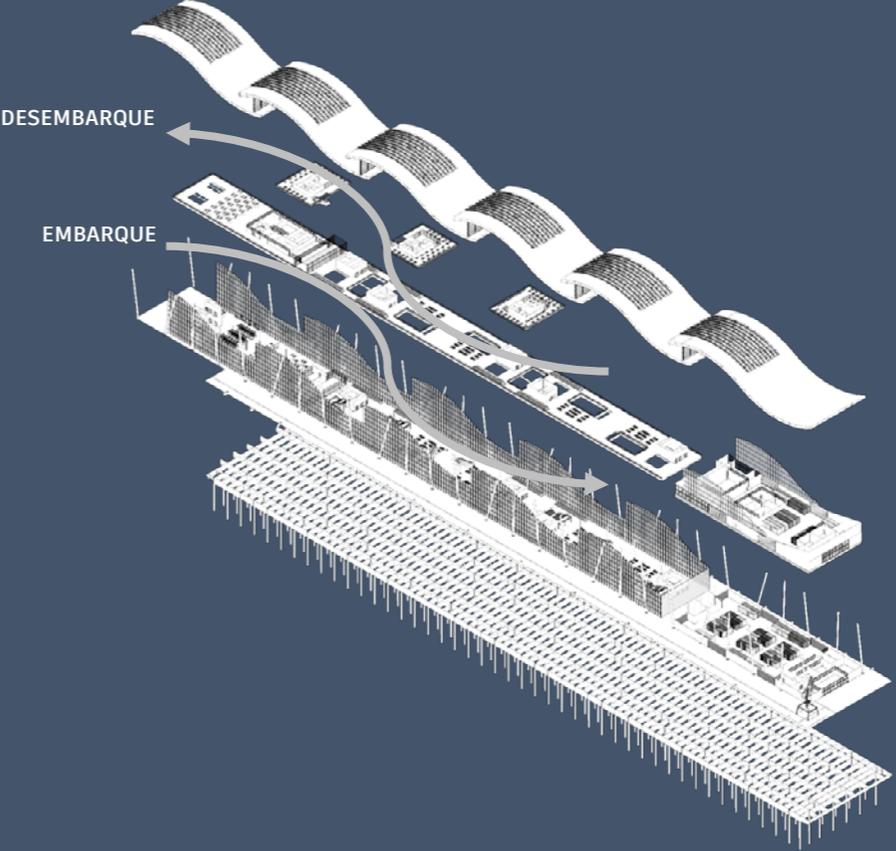
PROGRAMA TERMINAL MARITIMO DE PASSAGEIROS

TERMINAIS			ADM E SERVIÇOS			SEGURANÇA E ARMAZENAMENTO		
INTENS DO PROGRAMA	QUANT.	ÁREA TOTAL m ²	INTENS DO PROGRAMA	QUANT.	ÁREA TOTAL m ²	INTENS DO PROGRAMA	QUANT.	ÁREA TOTAL m ²
Entrada	1	890 m ²	Duty Free	2	800m ²	Espaço Bagagens	1	1.000m ²
Check-in	1	995m ²	Administração	1	300m ²	Det. Metáis	9	600m ²
Embarque	2	5.280m ²	Almoxarifado	1	50m ²	Data Center	1	60m ²
Descembarque	2	3.666m ²	Copa	1	135m ²	Área de monitoramento	1	70m ²
Ambulatório Médico	1	185m ²	WC privado/Vestiário	2	135m ²	Área de segurança	1	100m ²
Área de isolamento	1	100m ²	Coleta seletiva/Organica	4	400m ²	Área de seg. do trab.	1	40m ²
WC Público	10	750m ²	Depósito	4	168m ²	Ehs	1	40m ²
Área de Manobra	1	1000m ²	Delegacia de Turismo	1	43m ²	Área de Alfândega	2	1770m ²
Atendimento ao cliente	6	90m ²	Delegacia Meio Amb.	1	43m ²	Área de Detenção	1	110m ²
Circulação vertical	6	*	Manutenção	4	284m ²	Juizado de Menor	1	52m ³
Circulação horizontal	*	*	Casa de Maquinas	2	100m ²	Posto da Policia Federal	2	390 m ²
Geradores	2	192m ²	Dessanilização	2	400m ²	Área de abastecimento	2	4.714m ²
Alimentação	3	2.370m ²	Ciculação vertical cargas	4	100m ²	Anvisa	1	62m ³

5.2 Programa



FLUXOS



5.3 Cortes

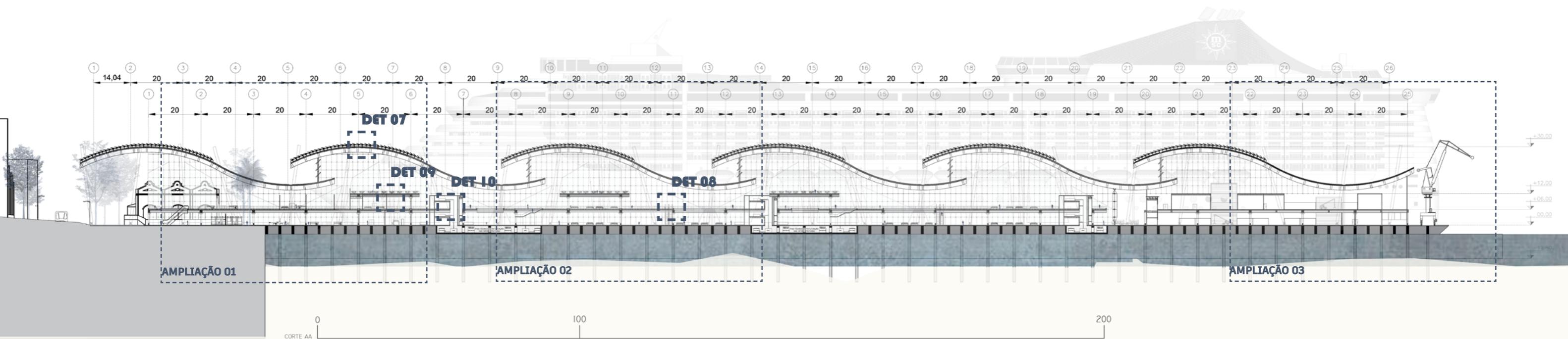
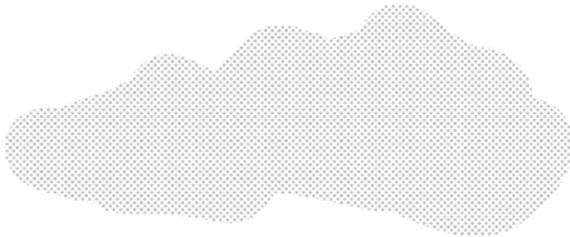
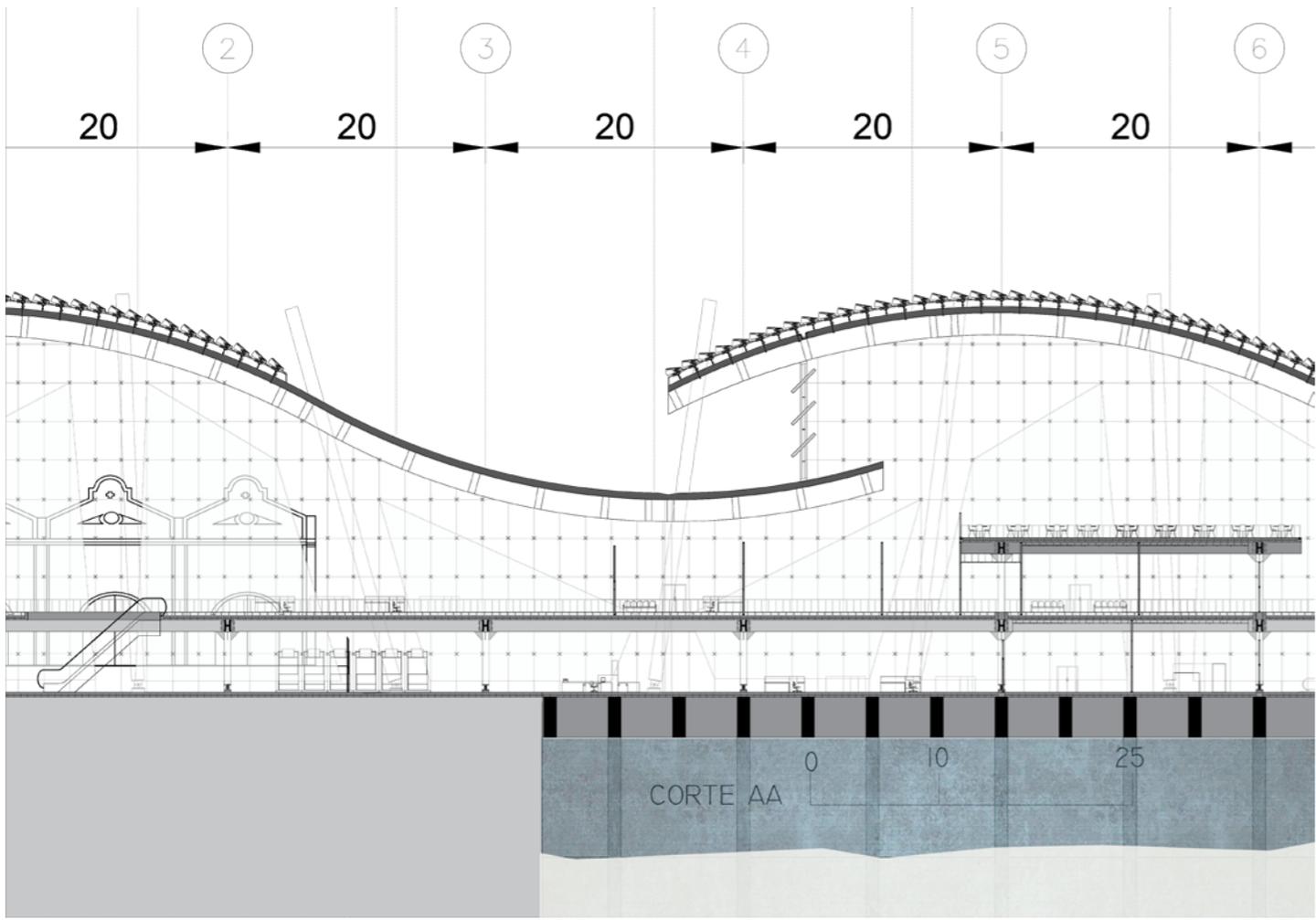


Figura 5.25: Corte AA. Fonte: Autoria própria

5.3 Cortes



[212] Figura 5.26: Corte AA, ampliação 01. Fonte: Autoria própria

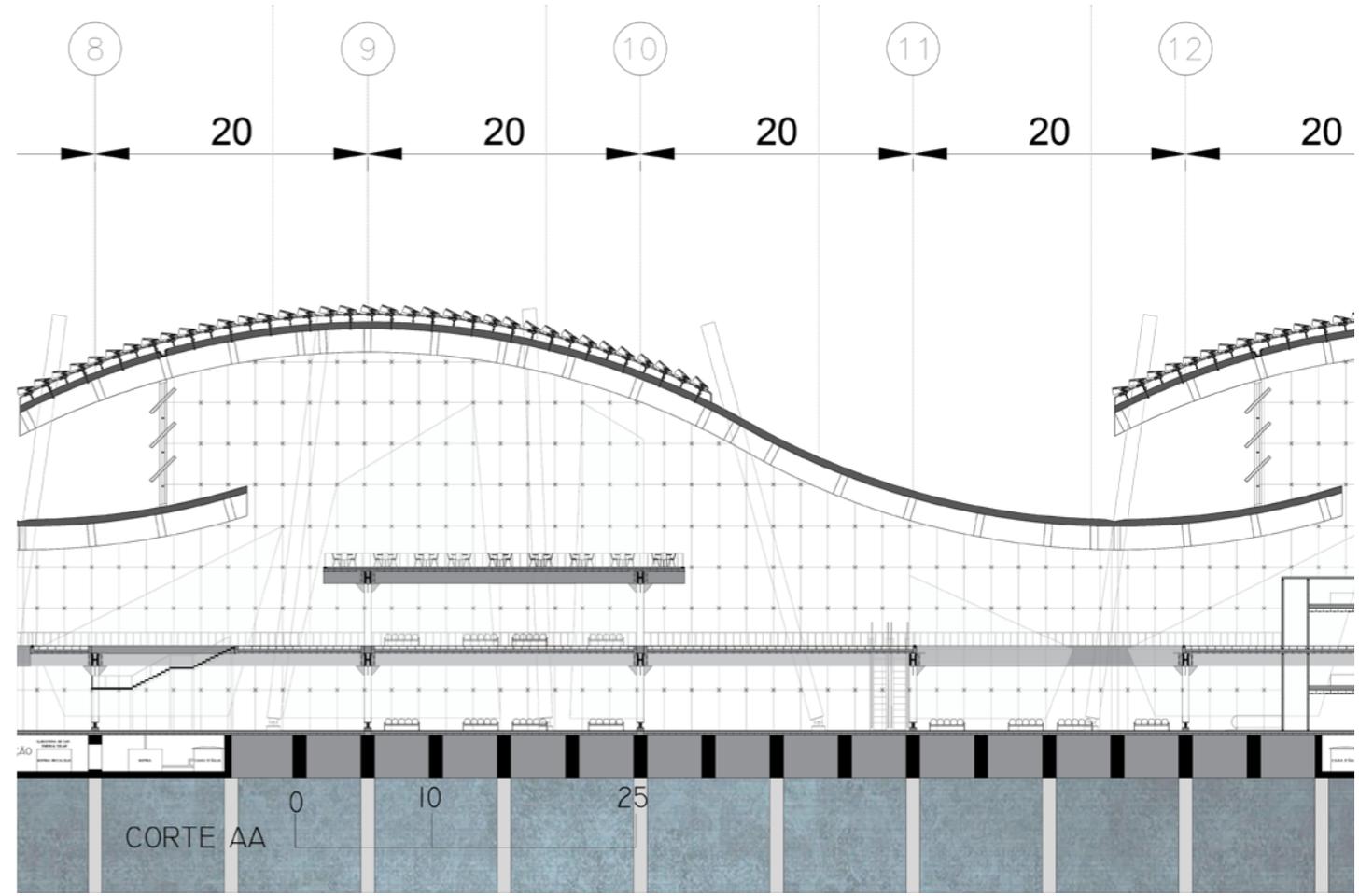
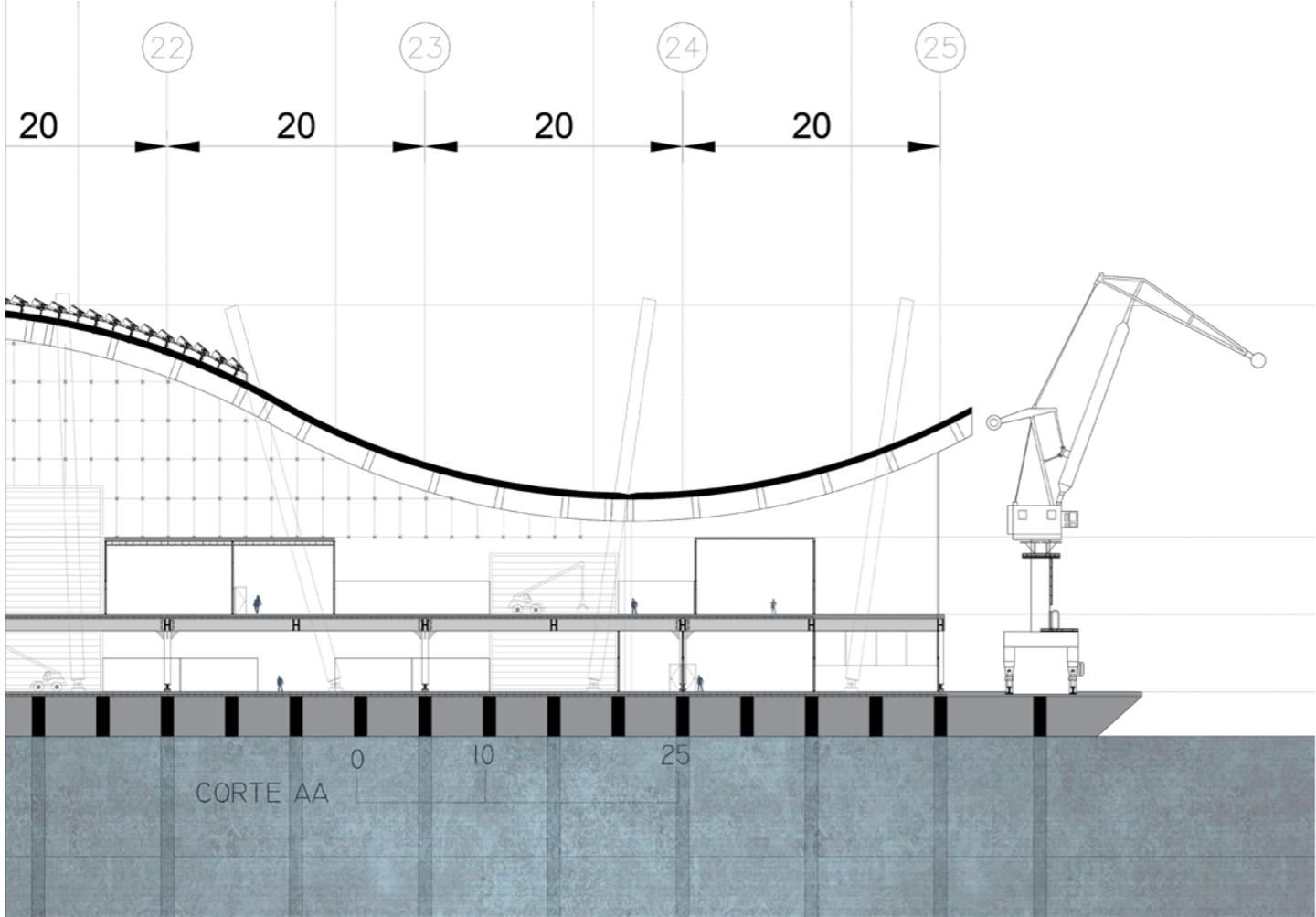


Figura 5.27: Corte AA, ampliação 02. Fonte: Autoria própria

5.3 Cortes



5.3 Cortes

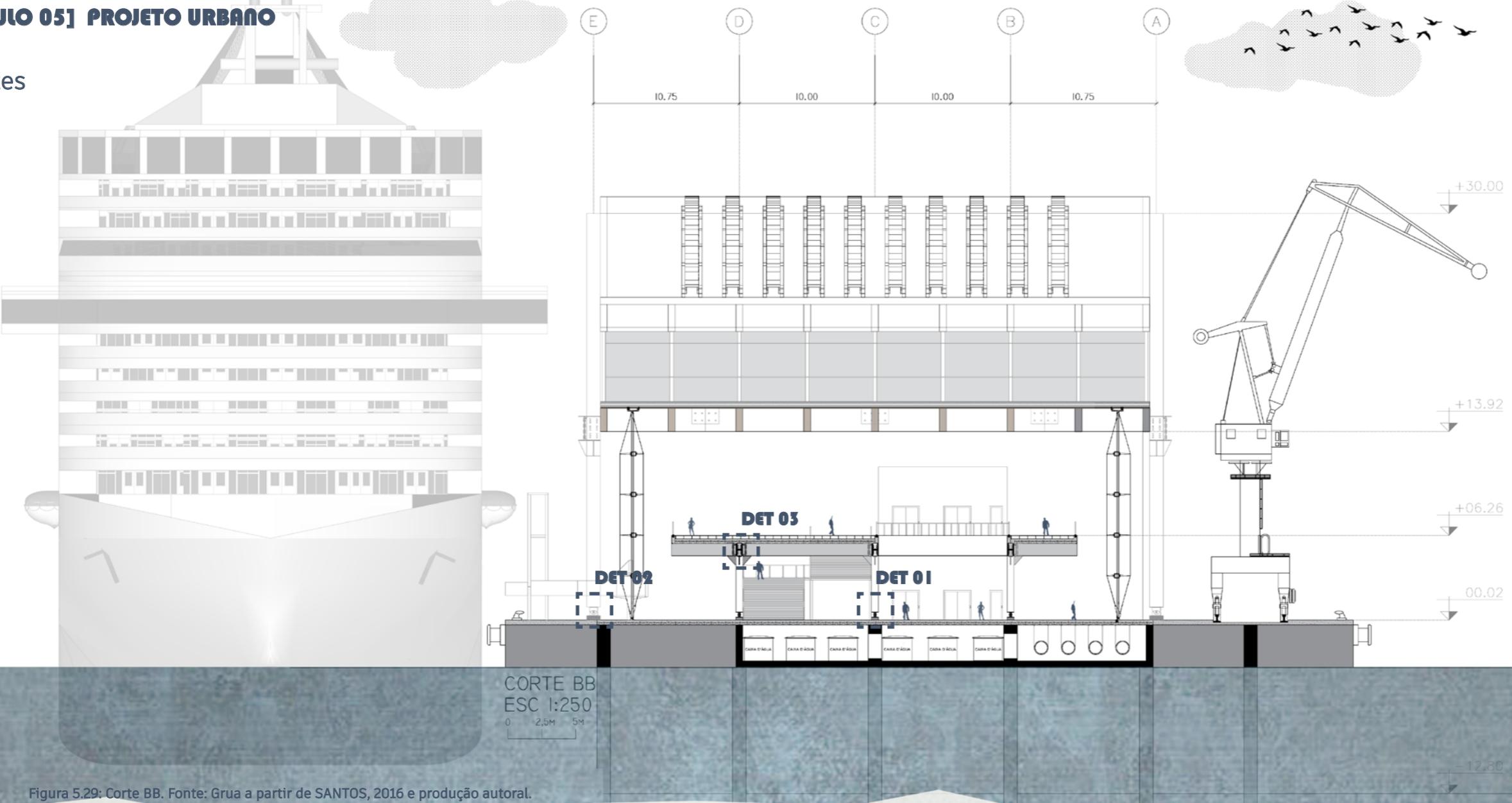


Figura 5.29: Corte BB. Fonte: Grua a partir de SANTOS, 2016 e produção autoral.

5.3 Cortes

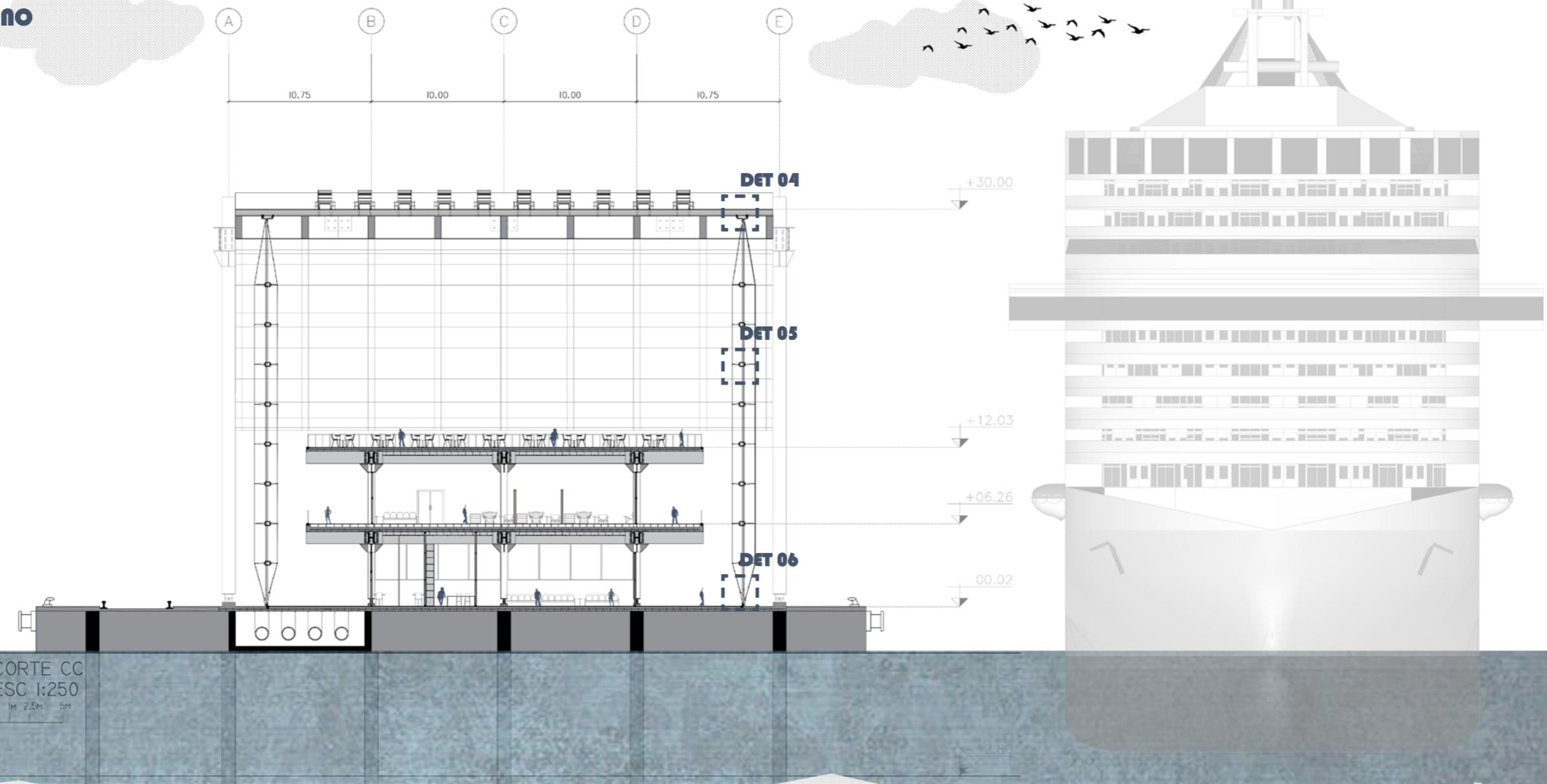
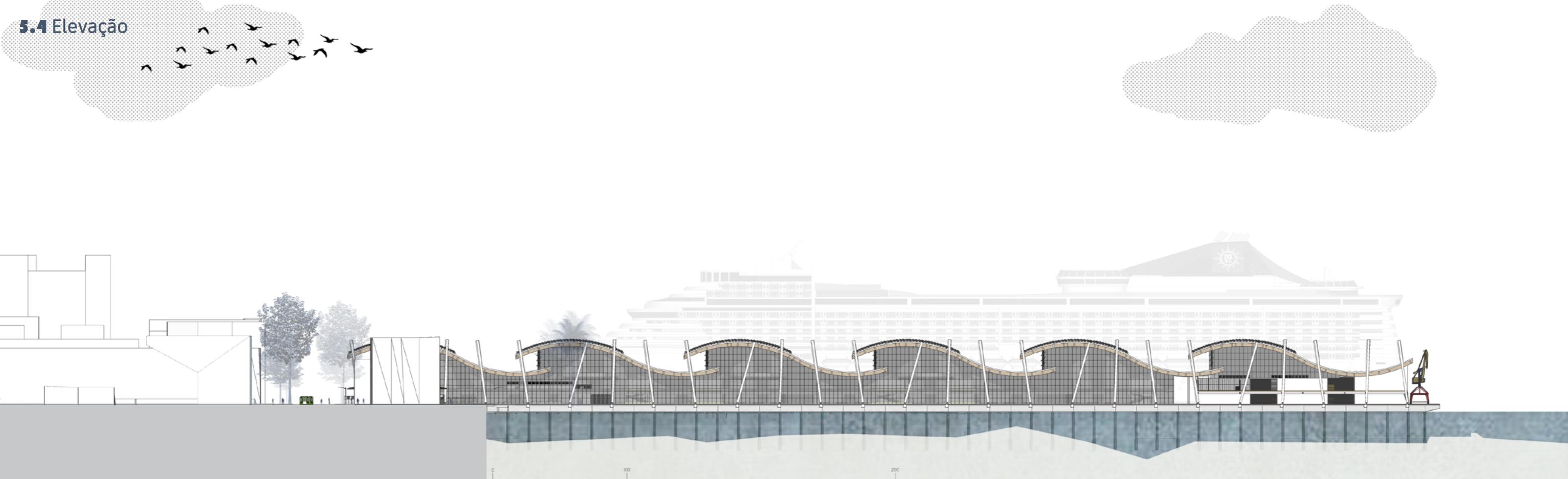
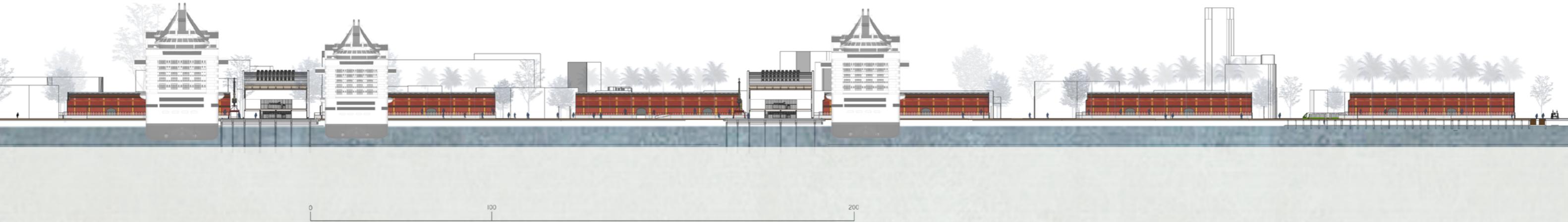


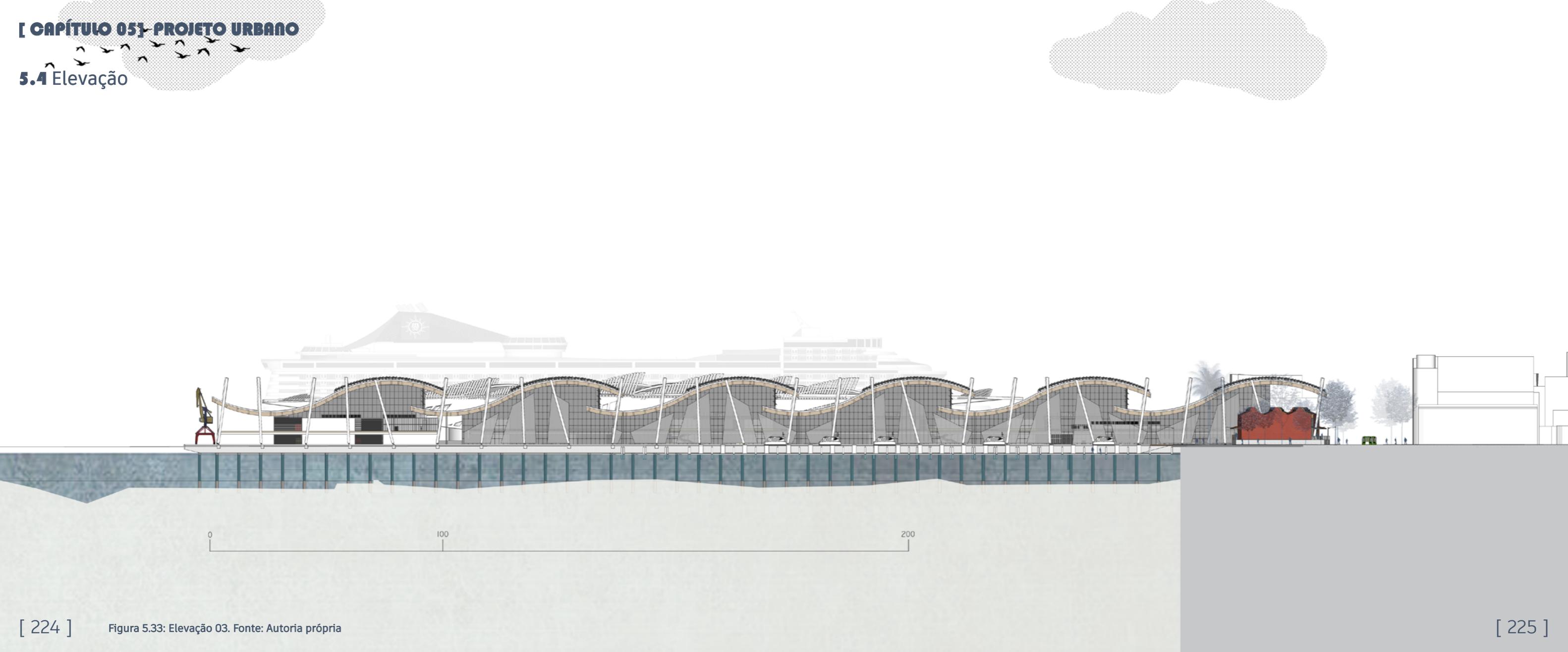
Figura 5.30: Corte CC. Fonte: Produção autoral.

5.4 Elevação



5.4 Elevação





5.4 Elevação



5.5 Ampliações em 1:75



Figura 5.35: Ampliação corte em 1:75, ajustada. Fonte: Autoria própria

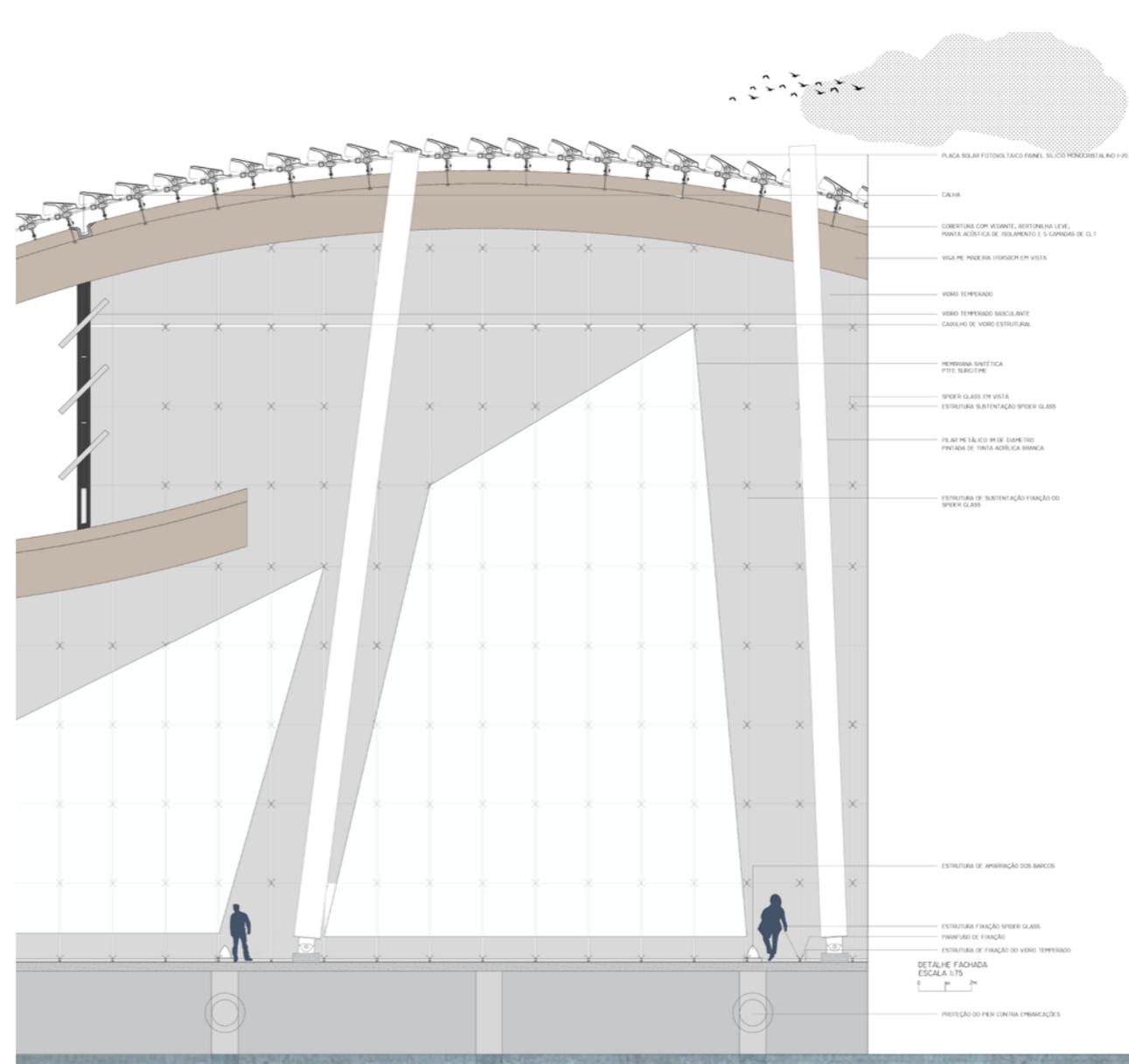
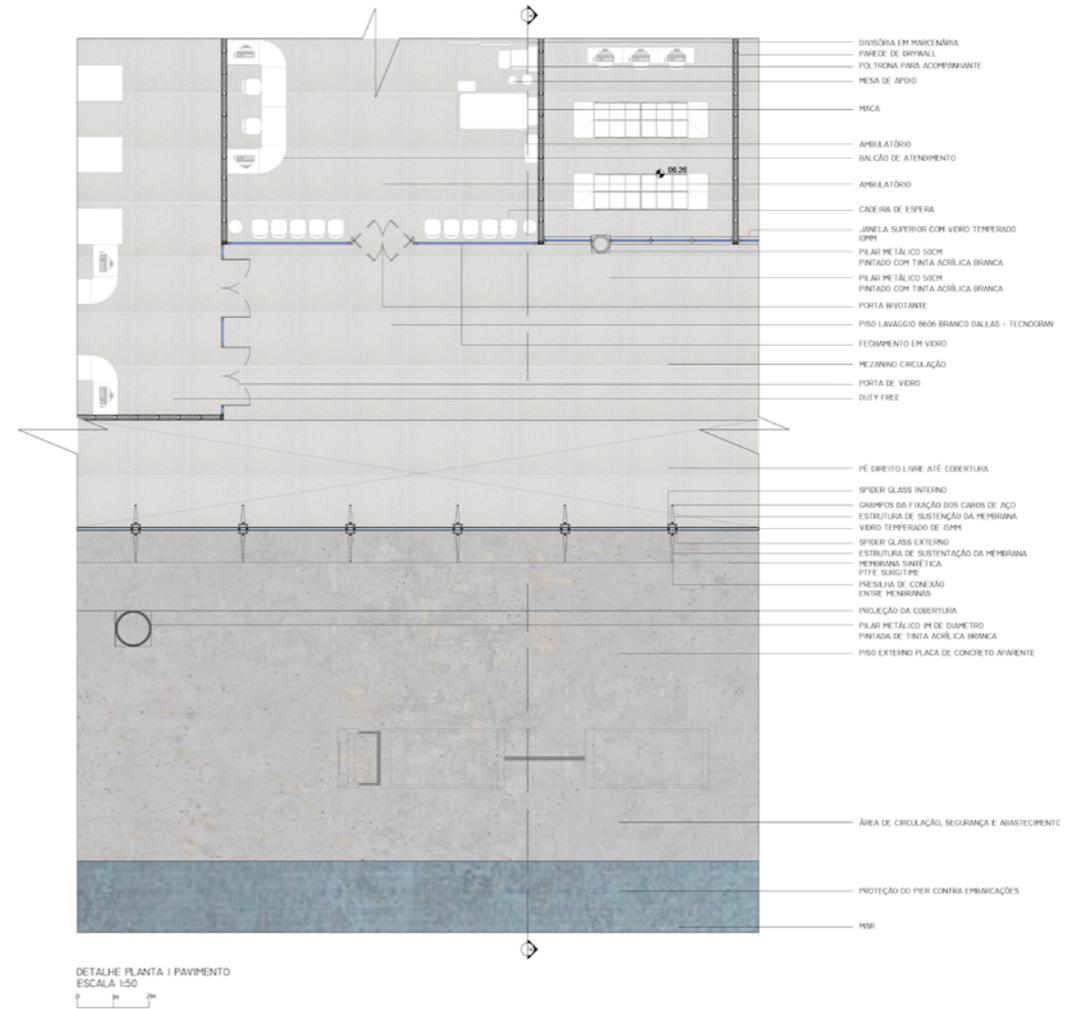
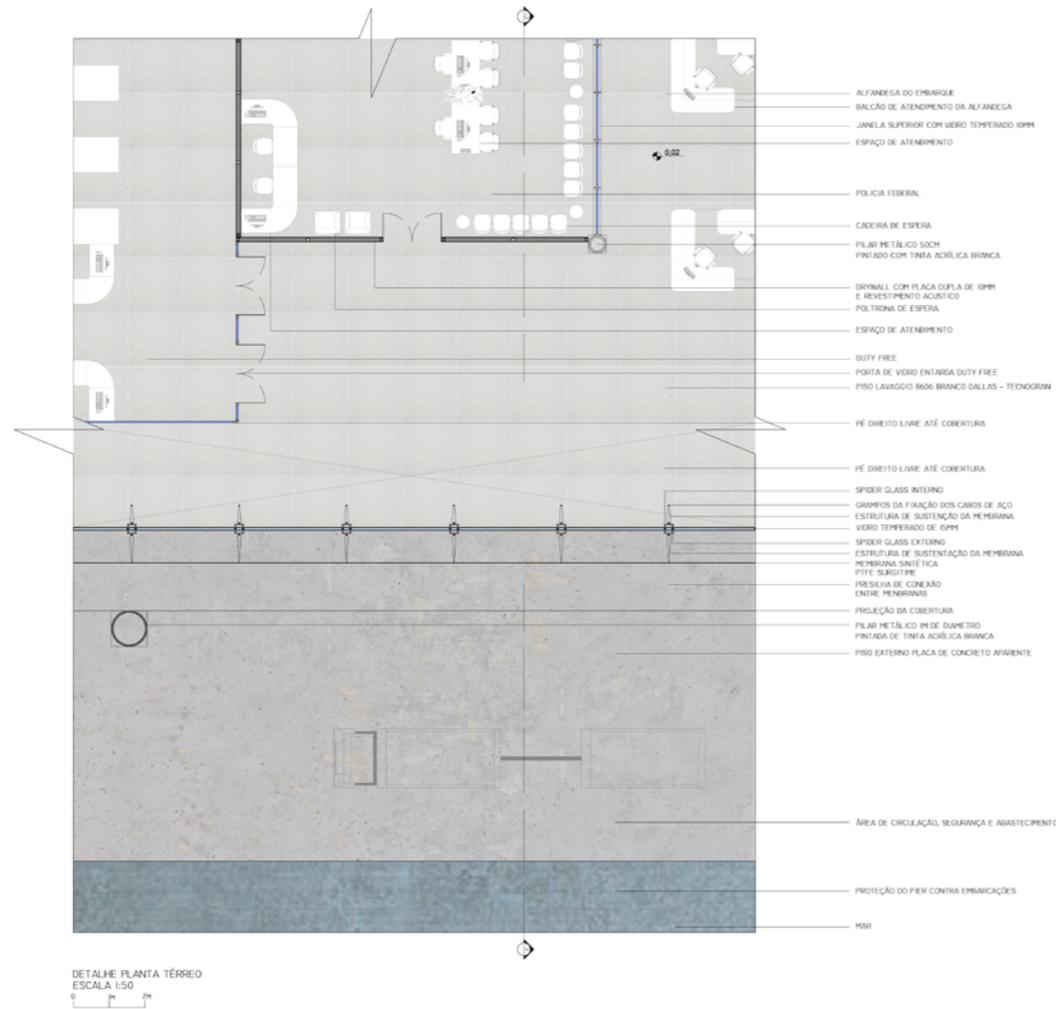


Figura 5.36: Ampliação fachada em 1:75, ajustada. Fonte: Autoria própria

5.5 Ampliações em 1:75



5.5 Ampliações em 1:75

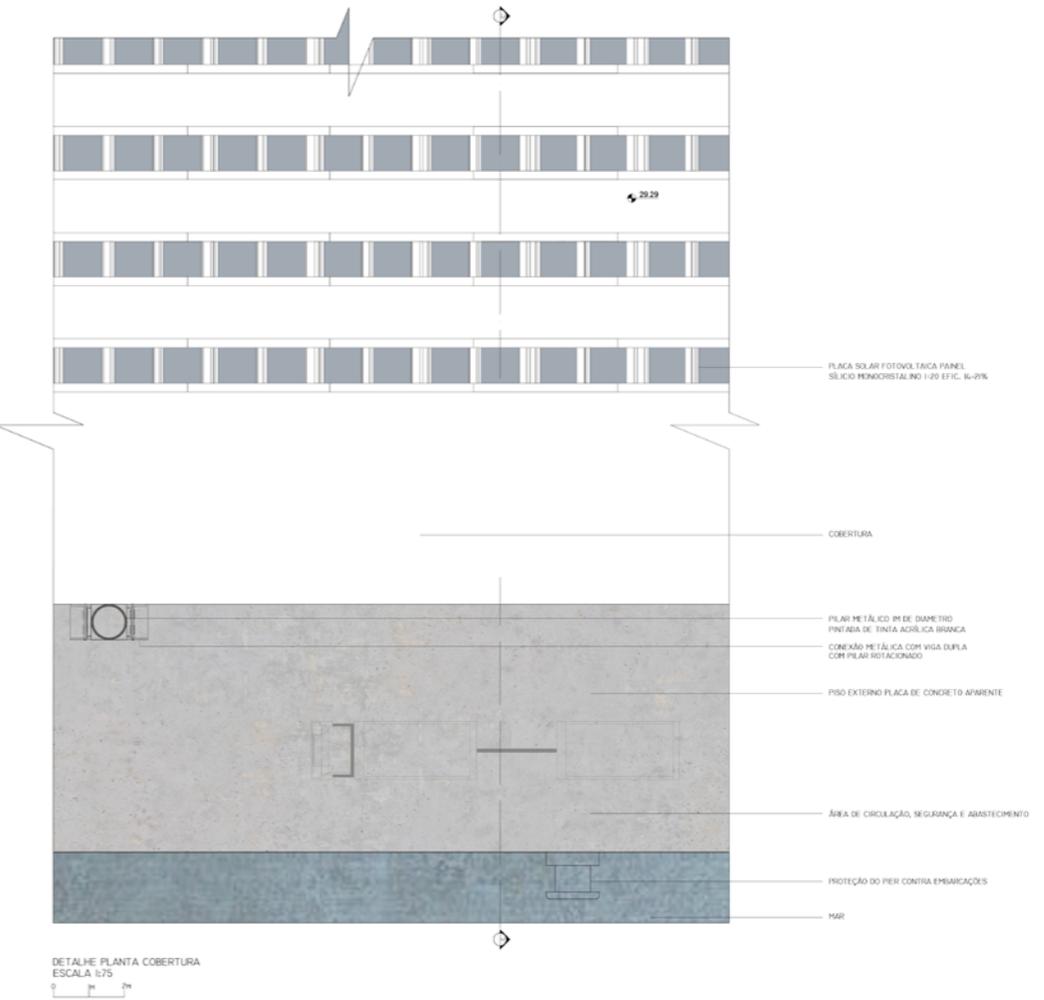
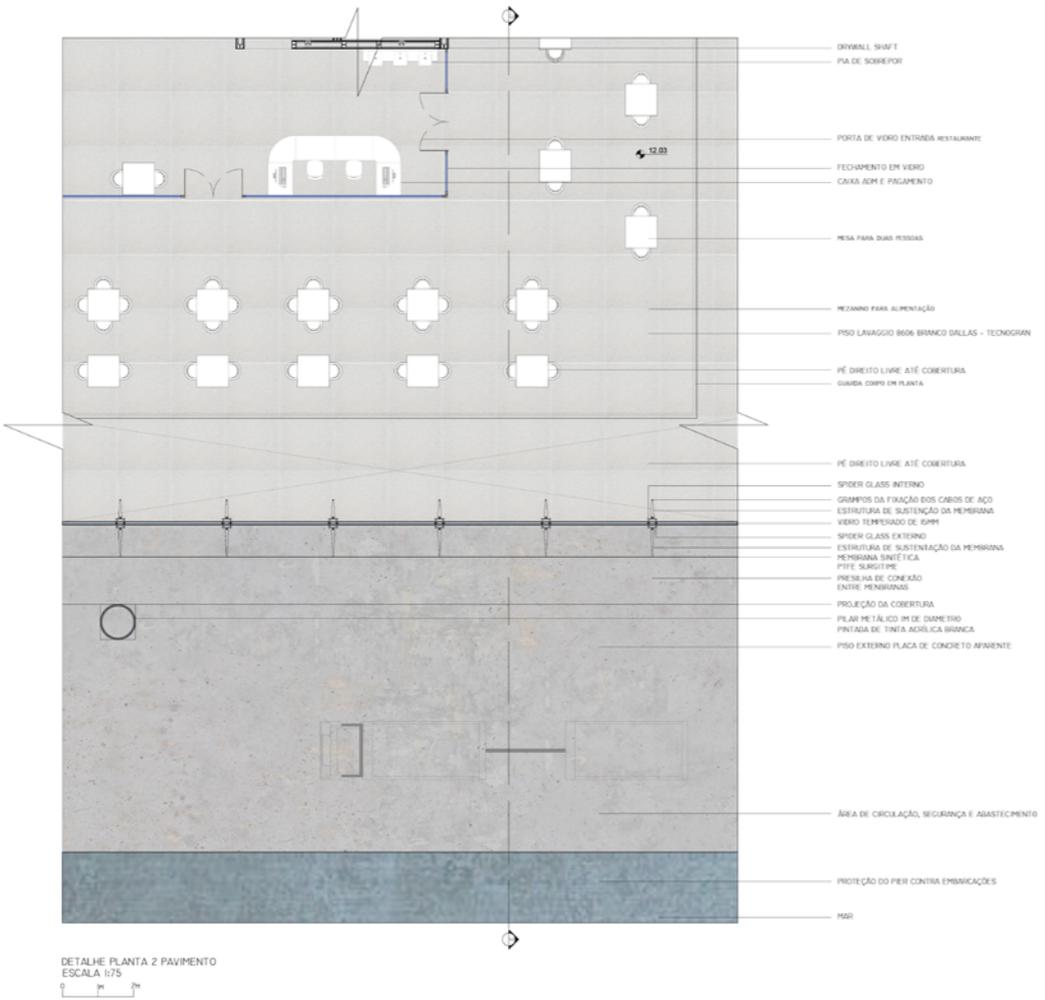


Figura 5.39: Ampliação da planta do segundo pavimento em 1:75, ajustada. Fonte: Autoria própria

Figura 5.40: Ampliação da planta da cobertura em 1:75, ajustada. Fonte: Autoria própria

5.6 Experimentação

5.6.1 Estrutura/ Detalhamentos

No livro “A concepção estrutural e a Arquitetura” auxiliou no dimensionamento das estruturas presente no projeto em conjunto com as aulas de experimentação e os professores. Na figura 5.41, as abscissas representam os valores

que correspondem a uma das variáveis, como vãos. Quando se trata de estruturas como cabos, vigas e treliças ou número de pavimentos ou altura não travadas, quando se trata de pilares.

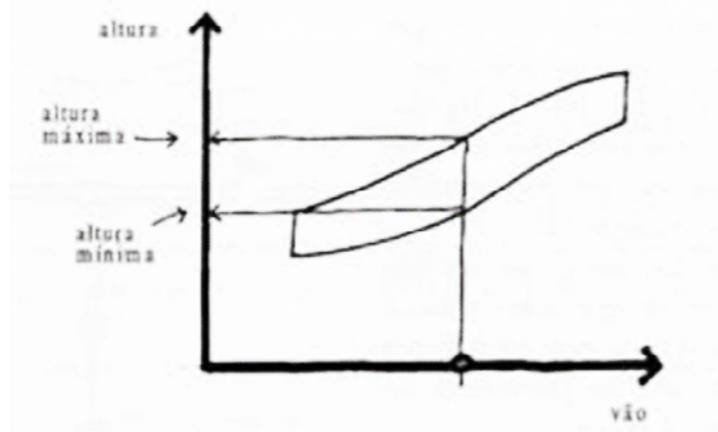


Figura 5.41: Gráfico da concepção estrutural. Fonte: RUBELLO, 2000.

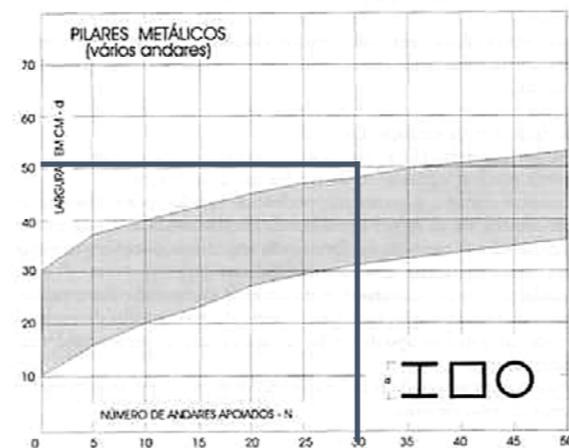
No dimensionamento do pilar temos o gráfico pré estabelecido para 4 a 6 andares e não apresenta o vão que gosta no projeto que é de 20x10. Logo é necessário uma proporção

de aumento de carga. Adotamos um vão médio de $5 \times 5 \text{m} = 25 \text{m}^2$, pelo gráfico corresponde a 16 pavimentos. No caso em questão seria $20 \times 10 \times 2 / (5 \times 5) = 32$ andares. Dessa forma, o pilar metálico

circular teria que ter, segundo o gráfico seção de no mínimo 40cm, no entanto considerando os ventos e o local de implantação foi adotado um pilar circular de seção 50cm. No caso do pilar rotativo, foram feitas as mesmas proporções com os vão de 40m, logo esses pilares que sustentam a cobertura estão

dimensionados com o dobro de seção, 100cm.

No caso da viga metálica que sustenta o 1 e 2 pavimento, foi analisado o gráfico com o vão de 20m que é o maior vão adotado no projeto para obter a altura da viga de 90 cm.



e. Pré-dimensionamento de vigas de alma cheia

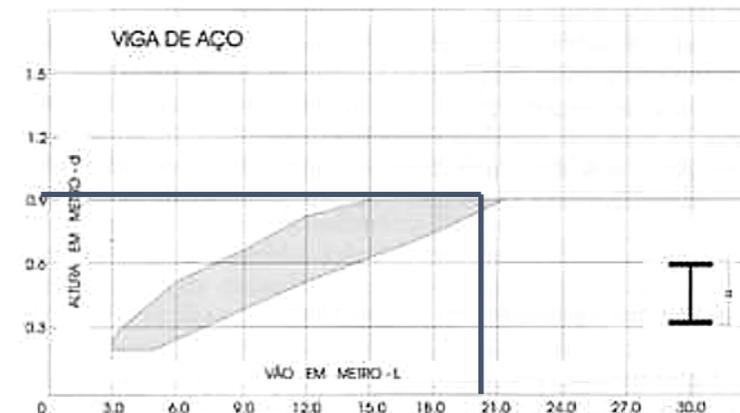
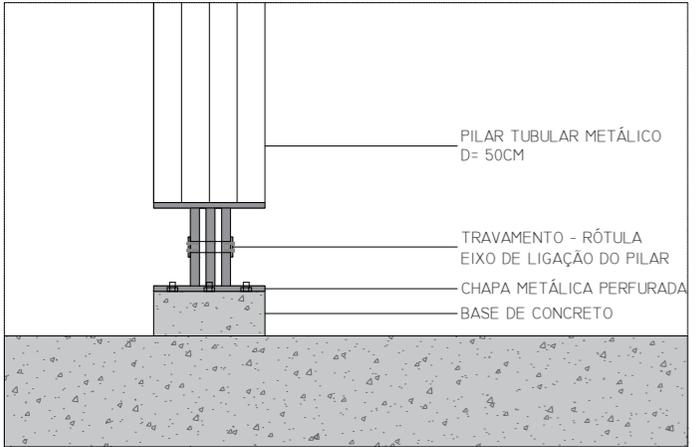


Figura 5.42 e 5.43: Gráfico de pré-dimensionamento de pilar mélico e gráfico de pré-dimensionamento de vigas de alma cheia, respectivamente. Fonte: RUBELLO, 2000.

5.6.1 Estrutura/ Detalhamentos

DET 01

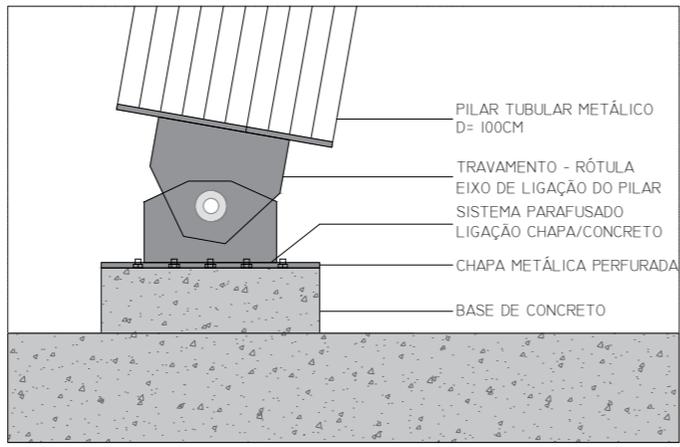


DETALHE CONEXÃO LAJE CONCRETO E PILAR METÁLICO
ESCALA 1:20



Figura 5.44: Detalhe conexão laje de concreto e pilar metálico 50cm. Fonte: Autoria própria

DET 02



DETALHE CONEXÃO LAJE CONCRETO E PILAR METÁLICO
ESCALA 1:20

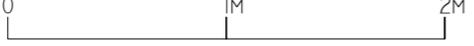
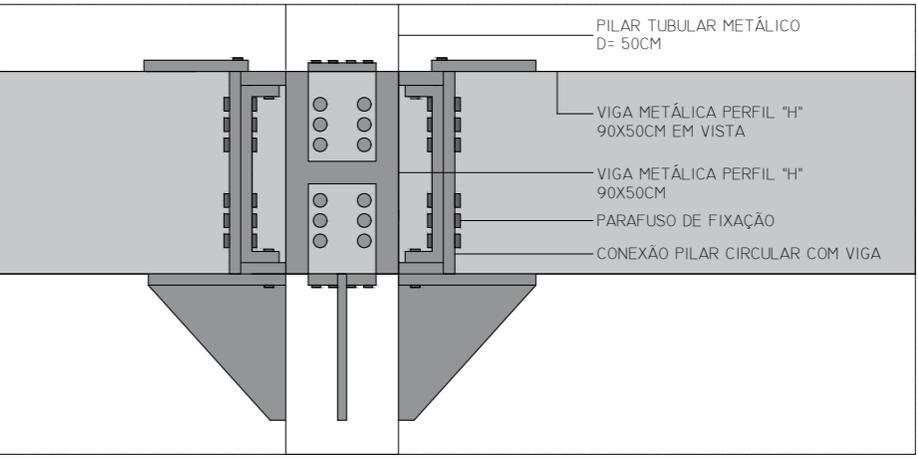


Figura 5.45: Detalhe conexão laje de concreto e pilar metálico 100cm. Fonte: Autoria própria

DET 03



DETALHE CONEXÃO PILAR CIRCULAR E VIGA METÁLICA
PILAR METÁLICO
ESCALA 1:20



Figura 5.46: Detalhe conexão pilar circular e viga metálica. Fonte: Autoria própria

5.6.1 Estrutura/ Detalhamentos

DET 04

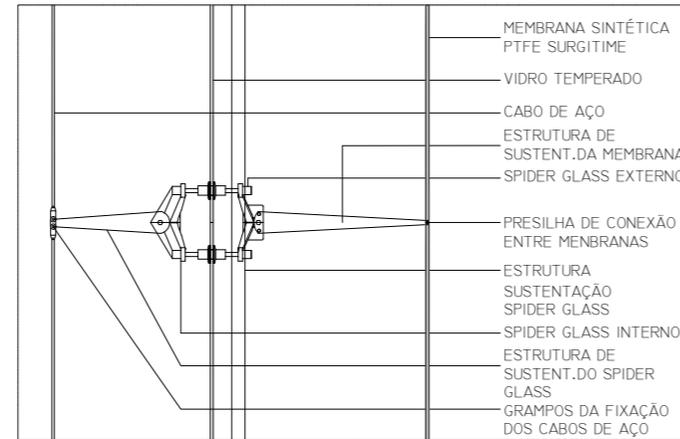


DETALHE FIXAÇÃO DA ESTRUTURA SPIDER GLASS NA COBERTURA
 ESCALA 1:20



Figura 5.47: Detalhe fixação da estrutura spider glass na cobertura. Fonte: A partir de MOORE, POWELL, GRIMSHAW, 1995. Autoria própria.

DET 05

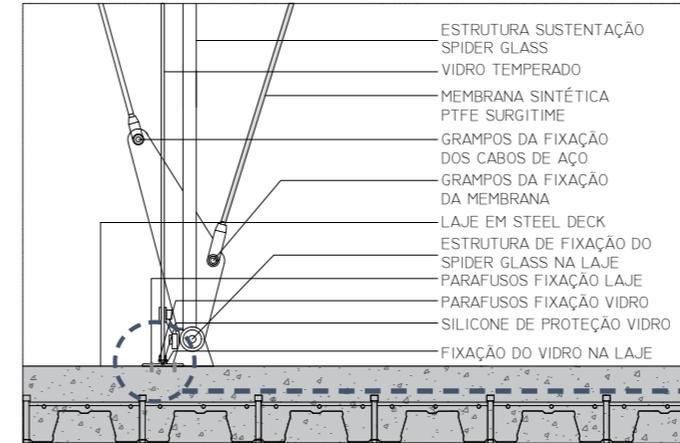


DETALHE FIXAÇÃO DA MEMBRANA E DAS ESTRUTURAS DOS SPIDER GLASS INTERNO E EXTERNO
 ESCALA 1:20



Figura 5.48: Detalhe fixação da membrana e das estruturas dos spider glass interno e externo. Fonte: A partir de MOORE, POWELL, GRIMSHAW, 1995. Autoria própria.

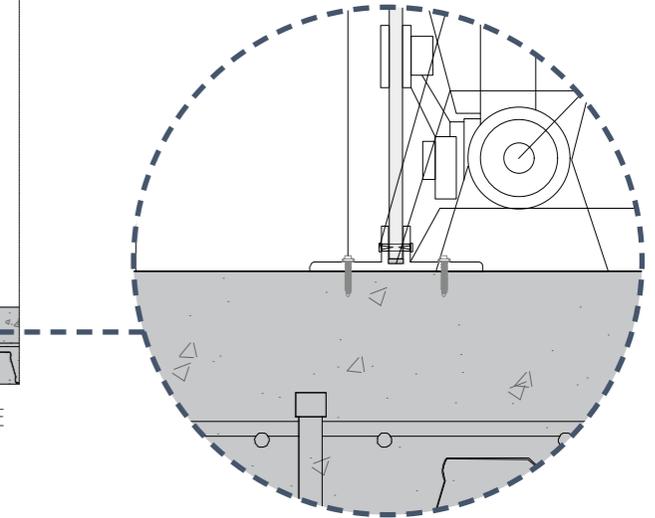
DET 06



DETALHE FIXAÇÃO DA ESTRUTURA SPIDER GLASS NA LAJE
 ESCALA 1:20

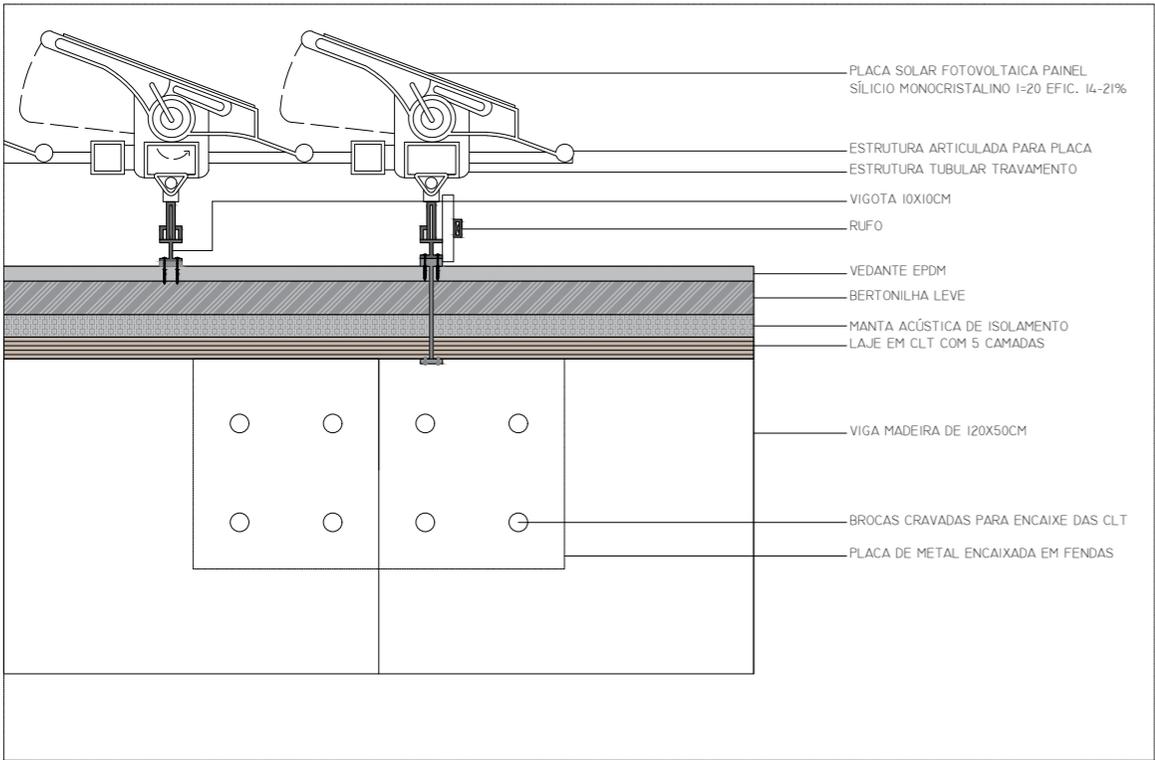


Figura 5.49: Detalhe fixação da estrutura spider glass na laje. Fonte: A partir de MOORE, POWELL, GRIMSHAW, 1995. Autoria própria.



5.6.1 Estrutura/ Detalhamentos

DET 07

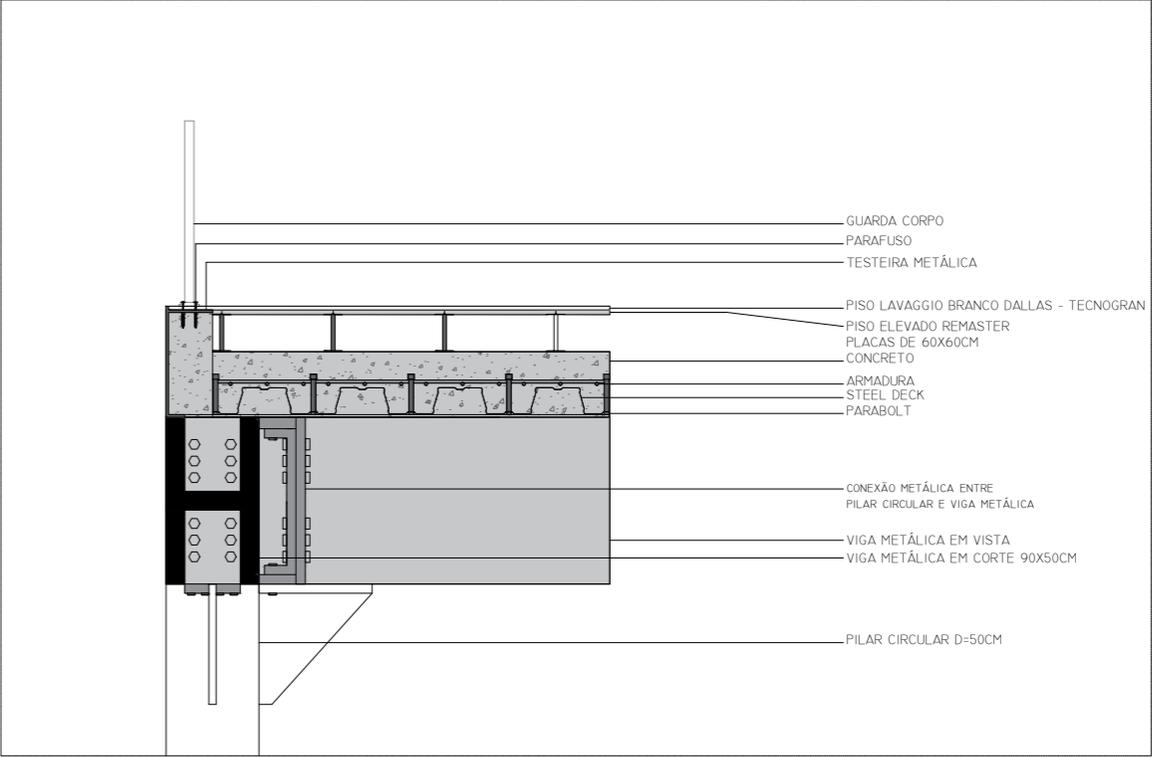


DETALHE COBERTURA E FIXAÇÃO PAINEL FOTOVOLTAICO

ESCALA 1:25



DET 08



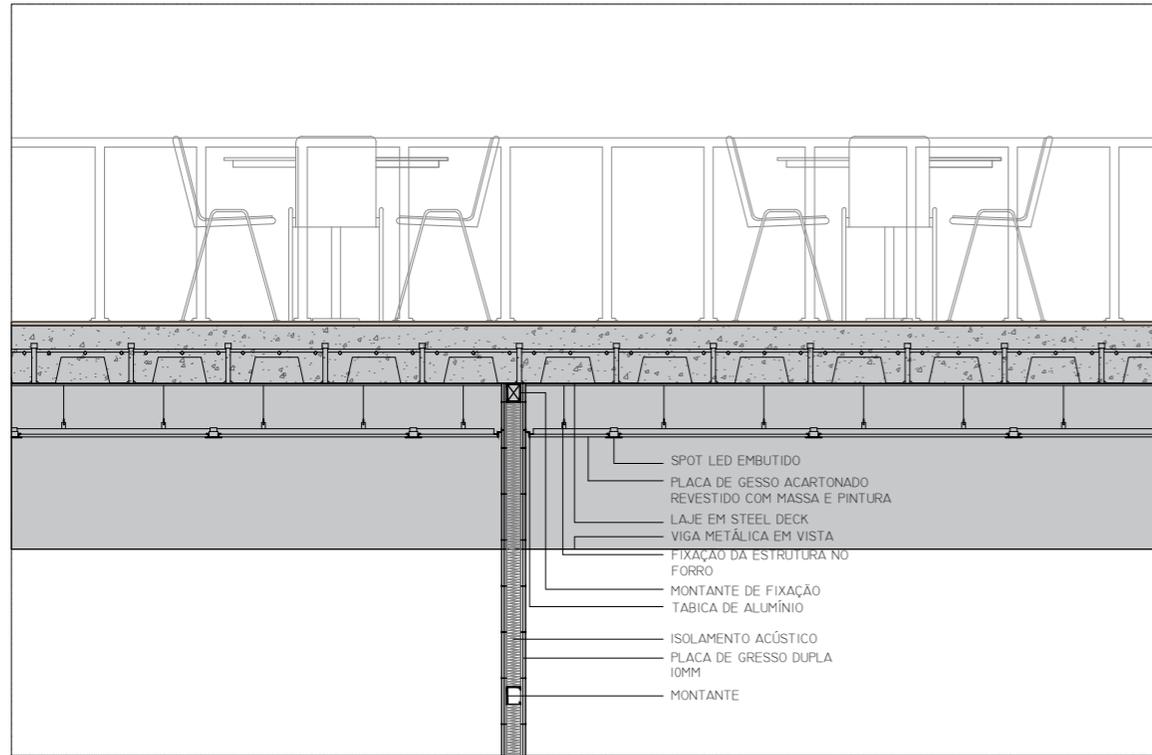
DETALHE CONEXÃO LAJE, PISO, VIGA E PILAR

ESCALA 1:25



5.6.1 Estrutura/ Detalhamentos

DET 09

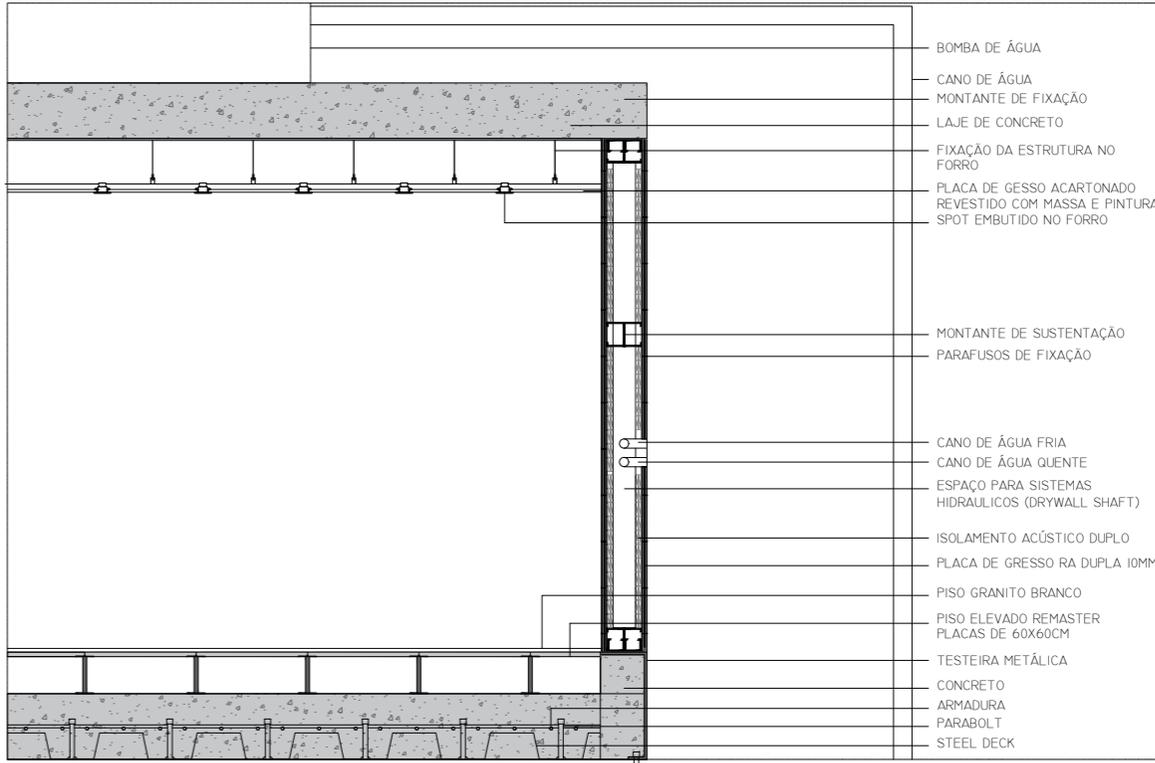


DETALHE FECHAMENTO E FORRO

ESCALA 1:25



DET 10



DETALHE DRYWALL SHAFT E BANHEIRO

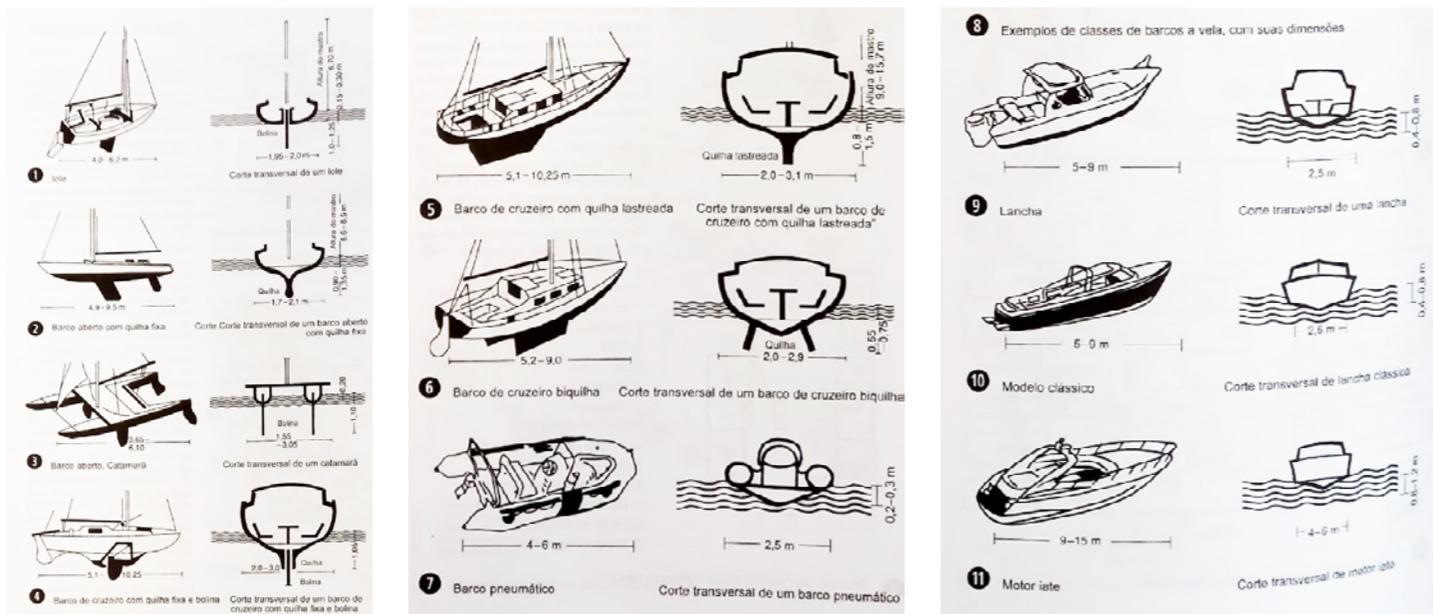
ESCALA 1:25



5.6.2 Marina

O dimensionamento da marina foi realizado utilizando como base o livro “Neufert”, figura 5.54, pensando em atender um gama de embarcações que ficaram limitadas em 9 m de comprimento e largura de 3m. Na tabela, figura 5.55 ao lado estão

as opções de embarcações na marina com 128 locais. A partir disso, observou a possibilidade de atingir outra modalidade de escoamento de pessoas, além das existentes como VLT, os pontos de ônibus e o novo transporte fluvial.



NOME	COMPRIMENTO	LARGURA
Iole	4,0-6,2m	1,95-2,0m
Quilha Fixa	4,9-9,0m	1,7-2,1m
Catamarã	3,65-6,1m	1,55-3,05m
Quilha fixa e bolinha	5,1-9,0m	2,0-3,0m
Cruzeiro biquilha	5,2-2,9m	2,0-2,9m
Barco pneumático	4-6m	2,5m
Barco de vela	5-9m	2,5m
Lancha	5-9m	2,5m
Modelo Clássico	5-9m	2,5m
Motor iate	9m	4-6m

Figura 5.55: Tabela de barcos de atracagem na marina. Fonte: A partir de Neufert, 1900 e produção autoral.



Figura 5.56: Perspectiva da marina e do novo terminal marítimo de transporte. Fonte: Produção autoral.

5.6.3 Materialidade e insolação

CONCRETO SUBMERSO

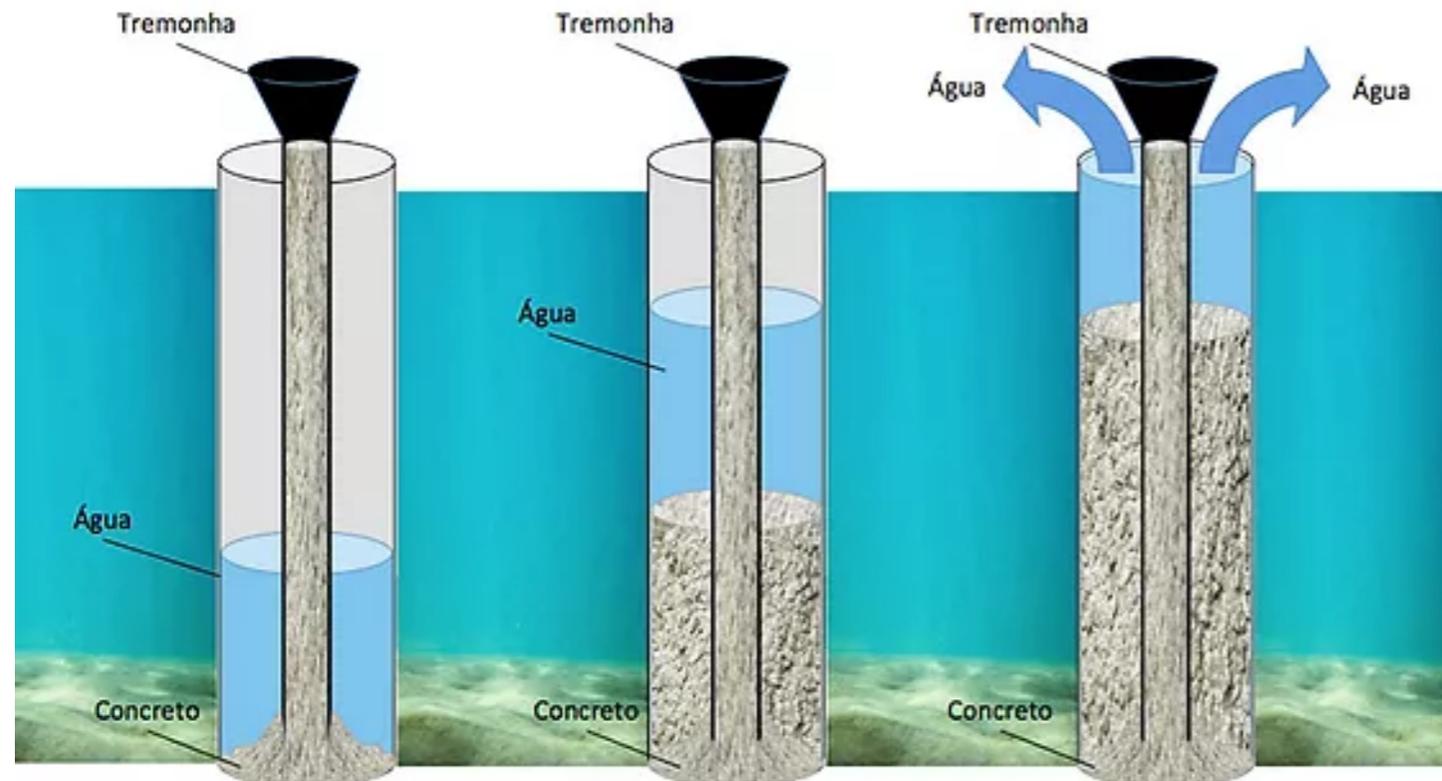


Figura 5.57: Esquema da concretagem. Fonte: Conta a maré, concreto precisa ser bem especificado Disponível em: <https://www.cimentoitambe.com.br/massa-cinza/contra-a-mare-concreto-precisa-ser-bem-especificado/#:~:text=O%20concreto%20submerso%20no%20ambiente,ponte%20semisubmersos%20e%20outras%20estruturas>. Acesso em 22 set. 2022.

O concreto submerso foi utilizado para a construção da estrutura do píer, tantos os pilares/estacas que chegam ao fundo. Nos seus componentes, o concreto precisa estar preparado para sofrer uma série de agressões ao longo do tempo. Com a variação das marés propicia manifestações patológicas, como a corrosão das armaduras, em decorrência a carbonatação e ataque de cloreto presente na água do mar. Nesses casos os pontos mais críticos são as

regiões que sofrem respingos e variação das marés, precisam respeitar uma série de normas e cuidados específicos, como menor relação água cimento e conseqüentemente, maior resistência do concreto à compressão. Outros componentes que são utilizados para melhorar resistência são a adição minerais, tipo sílica ativa e aditivos redutores de água. “Quando necessário, proteções superficiais podem ser aplicadas, como as bases poliuretano e poliuréia”.

COBERTURA E ESTRUTURA DA COBERTURA (vigas)



Figura 5.58: Conjunto de imagens da madeira utilizada na cobertura. Fonte: Dossiê da Madeira Laminada Colada Cruzada (CLT): Produção e Desenvolvimento. Disponível em <http://estruturasdemadeira.blogspot.com/2018/04/dossie-da-madeira-laminada-cruzada-clt.html>. Acesso em 22 set.2022

5.6.3 Materialidade e insolação

COBERTURA E ESTRUTURA DA COBERTURA (vigas)

A materialidade escolhida para a viga e para a cobertura foi Madeira Laminada Colada, sendo a mais indicada em solo brasileiro a Pinos. Além de dar maior conforto e aconchego no espaço CLT apresenta diversas vantagens perante outros materiais. O CLT, geralmente, é produzido por pinheiro americano ou pinus cujo nome científico é *Pinus Elliottii* Engelm., Pinaceae. Essas madeiras são de reflorestamento com maior ocorrência no Brasil em Amapá, Espírito Santo, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo.

A escolha por essa materialidade se deu pelas vantagens apresentadas como: material

renovável, menos poluente ao meio ambiente, excelente isolante térmico e acústico; construção limpa e silenciosa; pode ser feita em larga escala, em pré fabricado; flexibilidade no projeto, permitindo projetos diferenciados; leveza na estrutura, peso próprio muito inferior com os demais materiais; velocidade na construção, principalmente com peças pré fabricadas; resíduos reduzidos, pois são fabricados para aplicações específicas de uso final, resultando no mínimo ou nenhum desperdício. Mesmo que ocorra sobra é um material versátil o que pode ser utilizado na fabricação de escadas e entre outros elementos arquitetônicos.

ISOLAÇÃO

As fachadas do projeto são compostas por vidro sustentados por spider glass como pode ser observado nos cortes e detalhamentos. No entanto, no caso do projeto em questão foi necessário utilização desse sistema de sustentação interno e externo com a finalidade de vencer o pé direito de 30 metros de altura. Além disso, a fachada foi afastada das extremidades 3m para receber um sombreamento e no espaço interno o fechamento ficou afastado do pavimento a fim de permitir que espaços dos projetos tenham a visão da arquitetura até cobertura.

A cidade do Rio de Janeiro é conhecida pelas suas altas temperaturas anuais, logo seria de extrema importância verificar o fechamento do projeto e sua proteção solar. Nesse sentido foi feita uma avaliação das fachadas no software Analysis SOL-AR produzido pelo Laboratório de Eficiência Energética em Edificações (LAB EEE). Esse programa gráfico possibilita a obtenção da carta solar de acordo com a cidade desejada, que

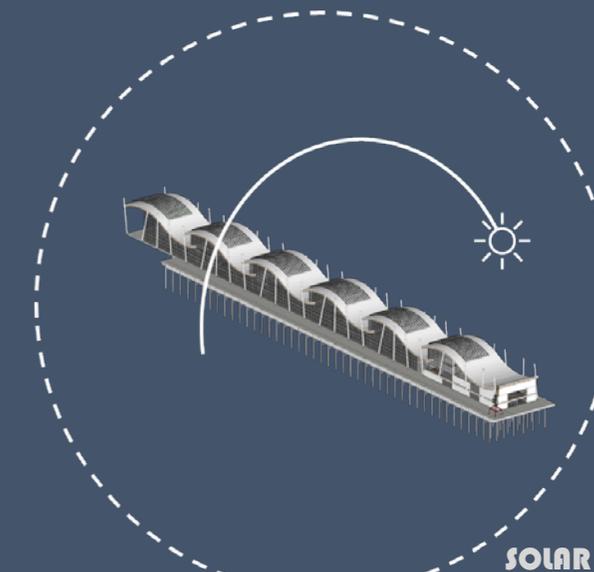


Figura 5.59: Diagrama de insolação. Fonte: Autoria própria

contribui para uma melhor avaliação das proteções solares por meio de uma visualização gráfica dos ângulos de projeção desejados sobre o azimute das fachadas.

5.6.3 Materialidade e insolação

ISOLAÇÃO

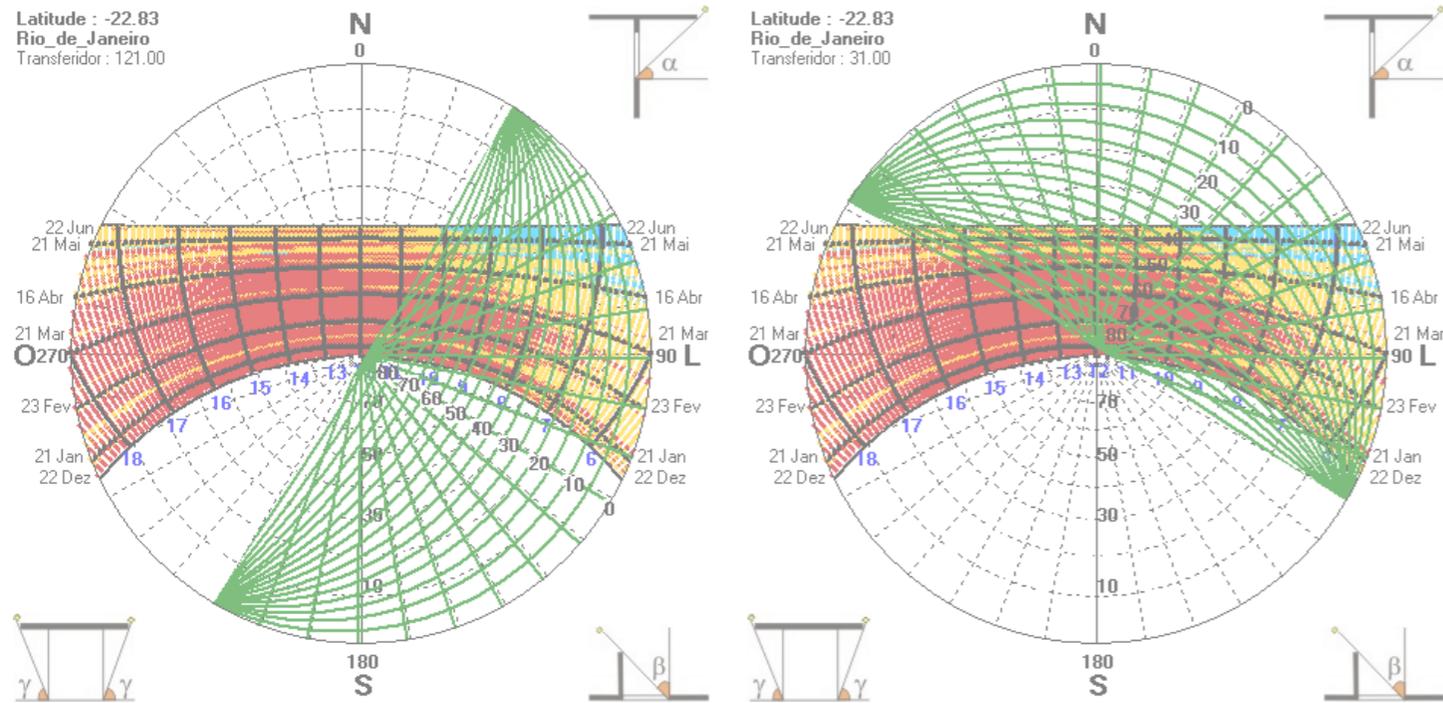


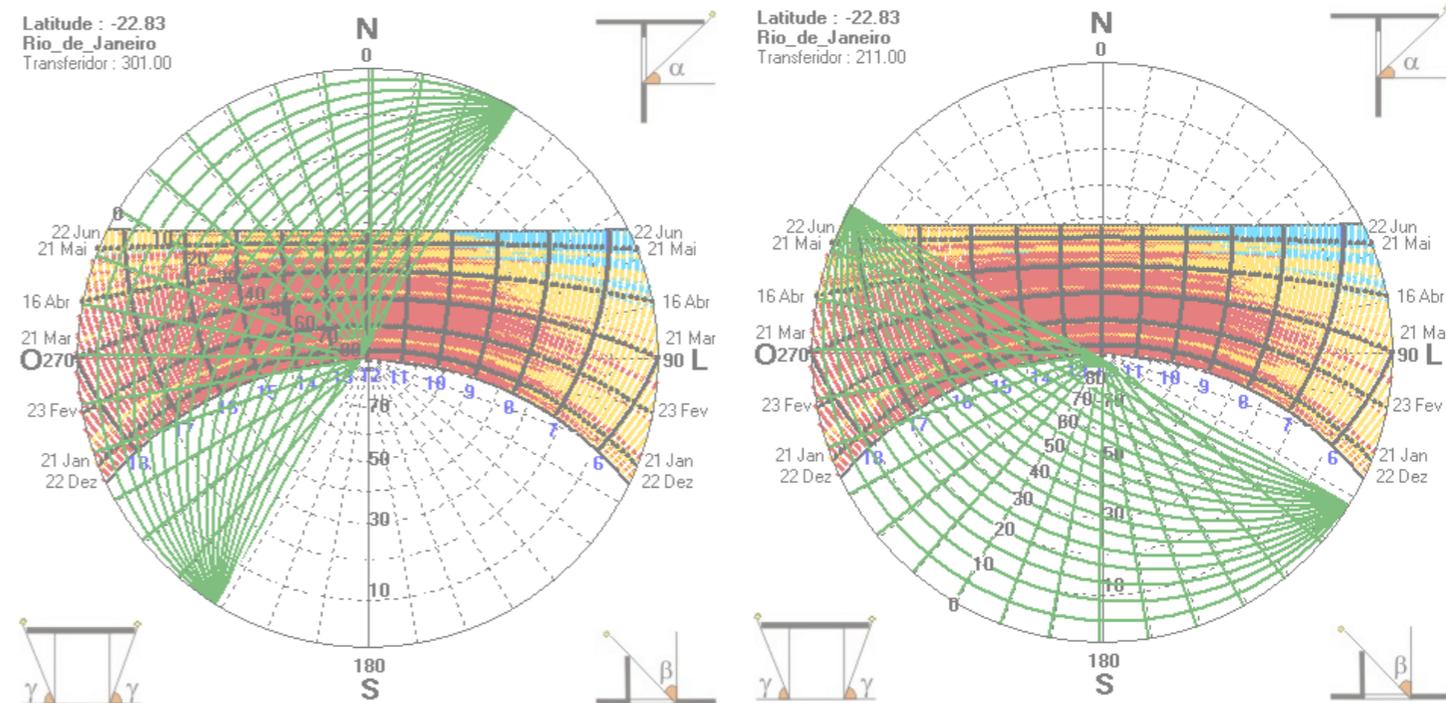
Figura 5.60 e Figura 5.61: Análise das fachadas com a carta solar fachada 01 e fachada 02 respectivamente. Fonte: A partir do SOL- AR, produção autoral.

Na figura 5.60, foi analisado na fachada os pontos mais críticos nos solstícios de verão e equinócio de outono. Logo se identificou que

os períodos dos dia dessa fachada com maior incidência solar seriam 8h ao 12h no solstício de verão e no equinócio de outono 8h às 10h50min.

No entanto, como os horários de maior intensidade são no período matutino, não se verificou a necessidade de adicionar proteção solar ou brises. Na figura 5.61, foi analisado na fachada os pontos mais críticos nos solstícios de verão e equinócio

de outono. Logo se identificou que os períodos dos dias dessa fachada com maior incidência solar seriam 8h ao 12h no solstício de verão e no equinócio de outono 8h às 13h45min. Mesmos os horários de maior intensidade serem no período



matutino, como a fachada nordeste possui menor área em comparação com as outras e também por ser área de armazenagem e abastecimento,

sem a permanência de pessoas, optou-se por não adicionar proteção solar.

Figura 5.62 e Figura 5.63: Análise das fachadas com a carta solar fachada 03 e fachada 04 respectivamente. Fonte: A partir do SOL- AR, produção autoral.

5.6.3 Materialidade e insolação

ISOLAÇÃO

Na figura 5.62, foi analisado na fachada os pontos mais críticos nos solstícios de verão e equinócio de outono. Logo se identificou que os períodos dos dias dessa fachada com maior incidência solar seriam 12h às 17h no solstício de verão e no equinócio de outono 11h30min às 17h00min. Como os horários de maior intensidade são no período vespertino, se verificou a necessidade de adicionar proteção solar, com a utilização de membrana tensionadas. Além de levar em consideração a área dessa fachada sendo uma das maiores do complexo com mais 480 m de extensão.

Na figura 5.63, foi analisado na fachada os pontos mais críticos nos solstícios de verão e equinócio de outono. Logo se identificou que os períodos dos dias dessa fachada com maior incidência solar seriam 12h às 17h no solstício

de verão e no equinócio de outono 14h30min às 17h00min. Mesmo os horários de maior intensidade serem no período vespertino, como a fachada sudoeste possui menor área em comparação com as outras e também por ser área de entrada principal, com grande fluxo contínuo de pessoas e pouca permanência de pessoas, optou-se por não adicionar proteção solar.

Em suma, foi utilizado somente na fachada 03 a membrana de tecidos de etileno tetrafluoroetileno (ETFE), essa tecnologia oferece tração com transparente, elasticidade e de grande durabilidade, sendo que se mantém excelente resistência a produtos químicos, intempéries e rachaduras por tensão e possui baixa inflamabilidade. Esse material se caracteriza por ser um dos mais sustentáveis do mercado, pois é 100% reciclado, apresentando longa

vida útil. Importante ressaltar que mesmo em grandes projetos arquitetônicos a membrana não enfraquece com os raios UV e possui propriedades leves, ou seja, pesa apenas 1% se comparado a

vidros (TCI, 2022). Dessa forma, devido a todas as propriedades supracitadas, essa membrana foi escolhida para auxiliar no sombreamento das envoltórias.

5.6.4 Simulação de escoamento de pessoas

Após toda a pesquisa foi simulado o escoamento de pessoas por meios dos intermodais de transporte existente em conjunto novo terminal de transporte hidroviário de passageiros. Nessa simulação foram consideradas a atracagem de 3 navios, sendo eles MSC Fantasia, MSC Poesia e o MSC Sinfonia, foi considerado a saída de 80% dos

2.737 pessoas desembarcando no MSC Fantasia, 2.007 pessoas no MSC Poesia e 1.338 pessoas desembarcando simultaneamente. Neste experimento foi considerado uma estimativa de escoamento das pessoas em 1 hora e 30 minutos através ônibus, VLT e o Transporte Hidroviário.



Figura 5.64: Estações de VLT Carioca e destaque para os pontos da área de estudo. Fonte: VLT Carioca. Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/VLT_Carioca#:~:text=0%20trecho%20comercial%20do%20VLT,e%20capacidade%20para%20420%20pas-sageiros. Acesso em 3 jun. 2022.

5.6.4 Simulação de escoamento de pessoas

No caso do VLT, foram levantados alguns dados para o cálculo da simulação. Esse transporte apresenta 3 linhas com 29 estações com um tráfego diário de 75 mil pessoas por dia. Os módulos desse transporte possuem 44 metros de comprimento e capacidade de 420 passageiros, além de operarem com uma velocidade média de 15 km/hora e passam com uma frequência de 5 a 10 minutos (VLT Carioca, 2022).

No caso dos pontos de ônibus próximos ao projeto, temos na Avenida Venezuela as paradas que possuem como destino Passeio e Central que passam pelos locais de interesse turístico e que

conectam com terminais, fato que possibilita a intermodalidade de transportes.

Temos como destaque a linha 210 com intervalo de 10 minutos atinge 9 tempos da simulação de 1h e 30 minutos que tem como destino a Zona Sul. Como pode ser observado no mapa 129B, 350, 265 apresentam um intervalo de 15 minutos consegue 6 tempos. Já no caso dos 1102C e 417C tem um intervalo de 20 minutos, consegue-se 4 tempos e com os 424C, 503B com intervalo de 30 minutos, consegue-se 3 tempos. Em média cada ônibus comporta aproximadamente 42 pessoas sentadas, logo temos um total 924 pessoas.



5.6.4 Simulação de escoamento de pessoas

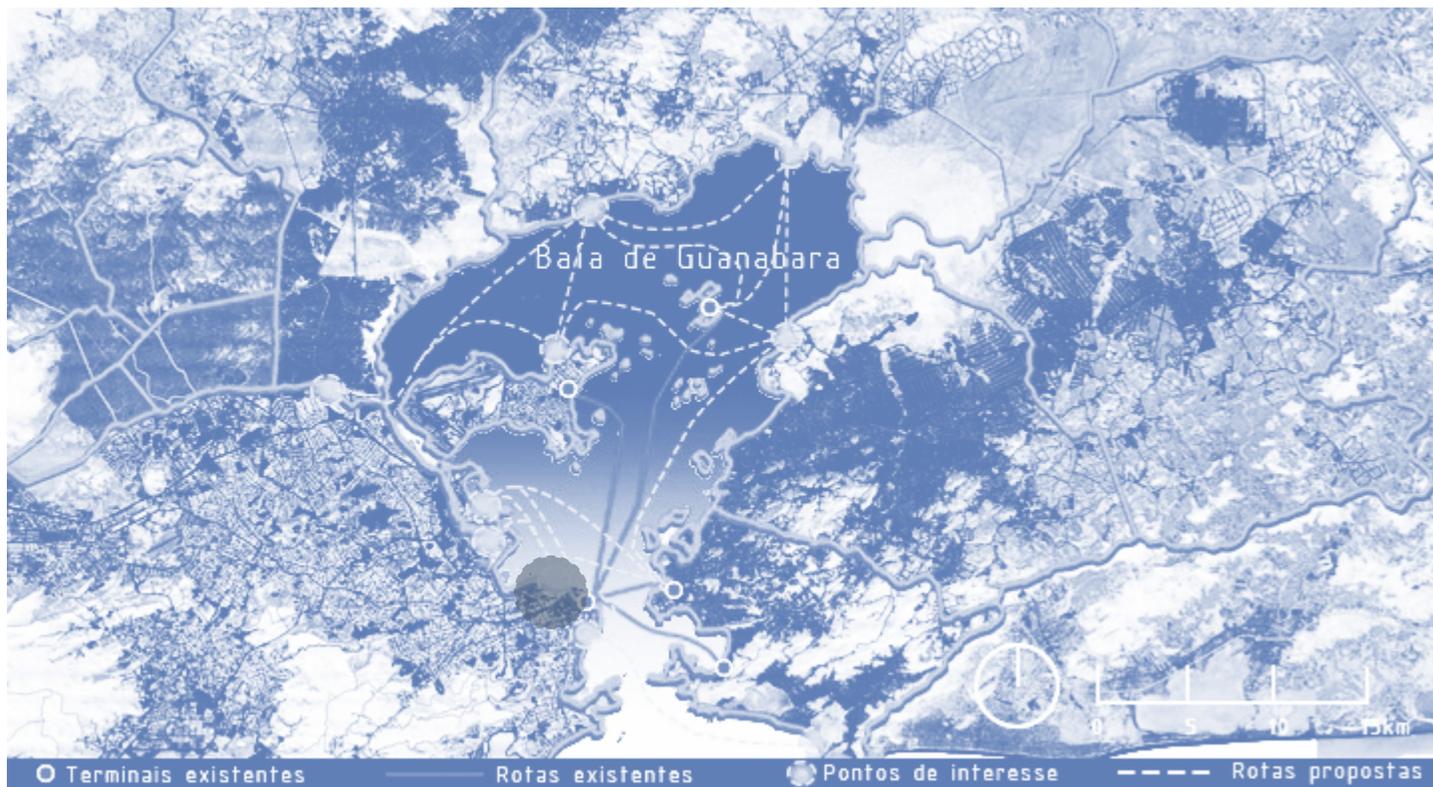


Figura 5.66: Rotas do novo transporte hidroviário. Fonte: Produção FILÓCOMO, Paola Serafim, 2022.

No caso do novo transporte hidroviário foram estimados os parâmetros para o cálculo da simulação. Esse futuro transporte pretende ter 21 linhas com 10 estações. O módulo de transporte que pretende ser utilizado é um catamarã de 16 metros de comprimento com capacidade para 50 pessoas.

Após analisar separadamente cada transporte temos que em 1 hora e 30 minutos, o VLT consegue completar 9 tempos de 10 minutos e transportar 3.780 pessoas. Já as linhas de ônibus conseguem completar 22 tempos e transportar 924 pessoas. Por fim, o novo transporte hidroviário

em 9 tempos de 10 minutos e com 15 catamarãs consegue transportar 6.750 pessoas. Logo, temos uma capacidade total dos intermodais de 11.454 pessoas. Portanto, com a atracagem de 3 cruzeiros simultâneos temos 53,1% dos transportes ocupados. O projeto incentiva o turismo da cidade Rio de Janeiro, porém acarretaria na superlotação dos transportes existentes, logo com a implantação de um novo transporte fluvial auxiliaria no escoamento de turistas de forma rápida e eficiente, como observado na simulação. Sendo exclusivo para a população local fora de temporadas, além de auxiliar a mobilidade da esfera urbana.

5.6.4 Simulação de escoamento de pessoas

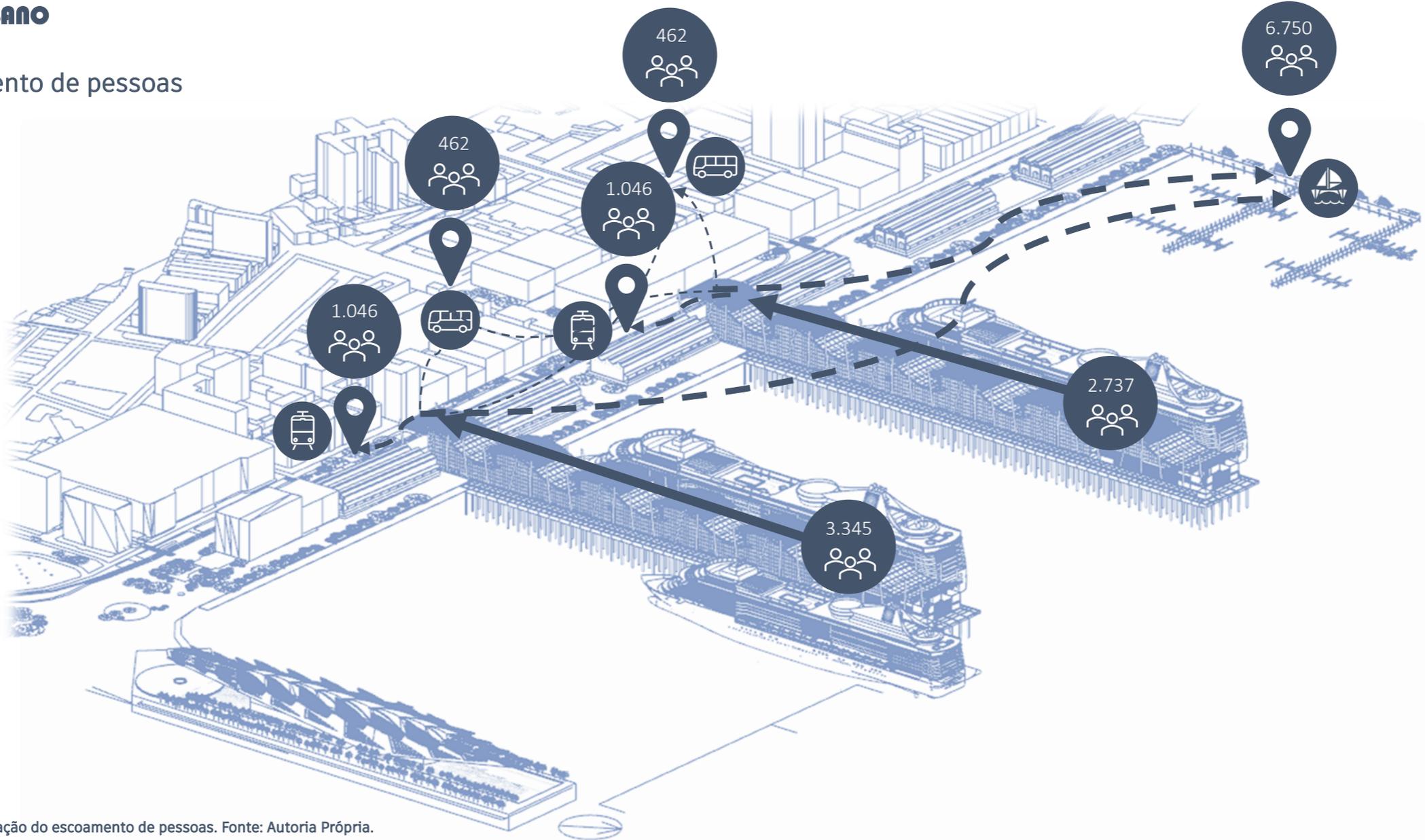


Figura 5.67: Diagrama de simulação do escoamento de pessoas. Fonte: Autoria Própria.



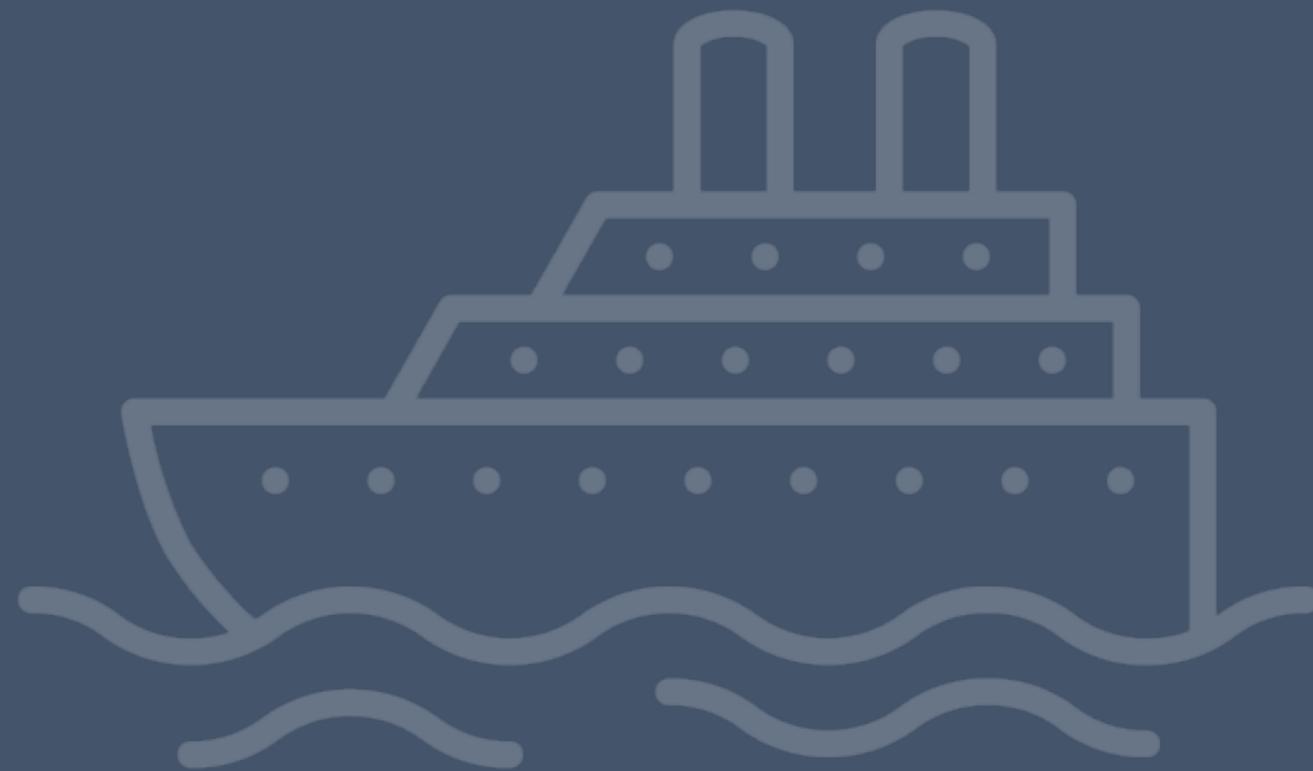
Figura 5.68: Vista do observador para o projeto.
Fonte: Produção Autoral.



Figura 5.69: Vista aérea do projeto urbano 02.
Fonte: Produção Autoral.



[Considerações finais]



Conclusão

A partir de todo o levantamento bibliográfico e da visita ao Rio de Janeiro, é possível observar que o Porto do Rio de Janeiro ao longo dos últimos anos sofreu uma aceleração do processo de degradação, conseqüentemente teve desvalorização urbana e socioeconômica. No entanto, como mencionado na pesquisa verificou-se várias propostas de planos urbanos de melhoria na infraestrutura e reestruturação da área. Também foi estudado a evolução da cidade com todas as reformas urbanas que organizam o território que hoje está consolidado.

Com o objetivo de compreender a dinâmica portuária e suas conexões com território, buscou-se analisar o entorno imediato, na questão dos zoneamentos, dos tombamentos, dos meios de transportes, dos equipamentos, usos do solo, zonas de maior fragilidade com a presença de favelas e os principais atrativos turístico apresentados na cidade.

Nesse aspecto, foram identificados espaços

com propostas de potencializar e impulsionar a esfera urbana, além de identificar possíveis ações táticas com novas conexões entre porto-cidade.

Nesse aspecto, a região estudada no terminal de passageiros, na Avenida Rodrigues Alves nas proximidades do Piér Mauá, na Zona Portuária da Baía de Guanabara, apresentou grande potencial de atratividade turística e um novo pólo econômico. Sendo assim, foi estudado os números atuais do terminal de passageiros existente, cadeia de turismo e fluxo econômico a partir dos dados da CLIA Brasil e do Piér Mauá.

O projeto de redesenho da borda com os novos Terminais Marítimos de Passageiros, o novo terminal de transporte fluvial em conjunto com a marina para barcos, mudança de usos dos armazéns e o novo paisagismo serão elementos indutores de uma nova proposta para o bairro e para a área portuária. Fato que torna o projeto uma peça chave para complementar os projetos já existentes, início da aproximação da frente marítima com a cidade,

proporcionando novas dinâmicas urbanas por meio do projeto em associação aos agentes estratégias mitigadoras desta pesquisa.

Sendo assim, conseguimos retomar a pergunta norteadora do início da monografia e responder ela como forma de conclusão da narrativa investigativa: **“De que maneira a revitalização da infraestrutura de chegada do transporte portuário de passageiros na cidade do Rio de Janeiro, fomenta novas dinâmicas em diversas escalas entre a borda costeira e o tecido urbano, poderá impactar positivamente no setor turístico e econômico da cidade ?”**

A revitalização da urbanidade dessa região com a nova reconfiguração da área e do paisagismo se apresenta como um projeto que possibilita à população usufruir dos espaços com maior conforto e caminhabilidade e aproveitar os novos serviços que serão apresentados, além novas ofertas de emprego. Portanto, com essa mudança os habitantes e os visitantes criaram

novas dinâmicas urbanas, dessa forma gerando maior economia para a cidade. Logo, com o auxílio das estratégias mitigadoras apresentadas neste trabalho, é possível espacializar em intervalos de tempo, as ações para a recuperação da área e a maior conexão entre a frente marítima e a esfera urbana. Também é importante ressaltar serão necessárias ações de políticas públicas em conjunto com investimentos privados para que a renovação aconteça.

Após todo o processo de análise histórica, do território, das dinâmicas urbanas e investigar a potencialidade do Rio de Janeiro como polo turístico de grande atratividade, temos a implementação do projeto em conjunto com a proposta urbana para o espaço do novo terminal de passageiros, como principal indutor de urbanidade e retomada da “cidade maravilha” para esse território.

[REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS]

AMARAL, Ricardo Costas Neves do. **Cruzeiros Marítimos**. 2. ed.- Barueri: Manole, 2006.

ANDREATA, Vereda. **Cidades Quadradas Paraísos Circulares: Os Planos Urbanísticos do Rio de Janeiro no Século XIX**. Rio de Janeiro: MAUADX, 2006.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE TURISMO 2021. Brasil: Ministério do Turismo, v. 48, n. 1, nov, 2021. Anual. Disponível em: https://www.gov.br/turismo/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/observatorio/anuario-estatistico/anuario-estatistico-de-turismo-2021-ano-base-2020/anuario-estatistico-de-turismo-2021-ano-base-2020_divulgacao-compactado.pdf. Acesso em: 22 jul. 2022.

ARQUITETANDO. **Reformas Urbanas – Rio De Janeiro, Século XX**. 2007. Disponível em: <https://arquitetandoblog.wordpress.com/2007/06/23/reformas-urbanas-rio-de-janeiro-seculo>. Acesso em: 10 out. 2022.

ARRIAGADA HERNÁNDEZ, Carlos A. **A Hinterlândia como Promotora Territorial de Áreas em Transformação Advindas do Processo de Desindustrialização**. Pós-Doutorado Instituto de Estudos Avançados (IEAUSP), 2020.

ARRIAGADA HERNÁNDEZ, Carlos A; LAZARETI, Bruna L. **Protocolos de Prevenção Epidemiológica através de Estratégias de Gestão Territorial . O caso do Valongo na Cidade de Santos - Brasil**. Revista Científica Anap Brasil, v. 14, n. 32, 2021. Anual.

ARRIAGADA HERNÁNDEZ, Carlos. **Estratégias Projetuais no Território do Porto de Santos**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2012.

BARBOSA, Jorge Luiz. **Paisagens da Natureza, Lugares da Sociedade: a construção imaginária do Rio de Janeiro como “cidade maravilhosa”**. In: SOUZA, J. S.S.; SILVA, J. L. B.; FAUSTINI, M. V. (Org.), O novo carioca. Rio de Janeiro: Mórula Editorial, 2012.

BAROMETER. UNWTO. **International Tourism Back to 60% of pre-pandemic Levels In January-July 2022**. Disponível em: <https://www.unwto.org/taxonomy/term/347>. Acesso em 6 set. 2022.

BRANDÃO, Zeca. **Urban Planning in Rio de Janeiro: a Critical Review of the Urban Design Practice in the Twentieth Century**. City & Time, vol 2, n. 4, 2006.

CALLAIS, Tanner. **Port Canaveral Port Overview (Parking, Terminals, and Maps)**. 2017. Disponível em: <https://www.cruzely.com/port-canaveral-port-overview-parking-terminals-and-maps/>. Acesso em: 18 set. 2022.

Canaveral Port Authority (org.). **Canaveral Port Authority Commissioners Approve Operating Agreement with Carnival Cruise Line**. 2018. Disponível em: <https://www.portcanaveral.com/Cruise/Cruise-Terminal-3>. Acesso em: 10 out. 2022.

DIÁRIO DO TURISMO. **Pier Mauá recebe quatro navios entre quinta a domingo**. 2017. Disponível em: <https://diariodoturismo.com.br/pier-maua-navios/>. Acesso em: 03 abr. 2022.

DIAS, Alan. **Dossiê da Madeira Laminada Colada Cruzada (CLT) : Produção e Desenvolvimento**. 2018. Disponível em: <http://estruturasdemadeira.blogspot.com/2018/04/dossie-da-madeira-laminada-cruzada-clt.html>. Acesso em: 22 set. 2022.

DOS REIS, Paulo Cesar. **O Porto do Rio de Janeiro no contexto das reformas urbanas de fin du siècle (1850-1906)**. 2016. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.196/6219>. Acesso em: 25 jul. 2022.

EDUCALINGO. **Navio cargueiro**. Dicionário Online. Disponível em: <https://educalingo.com/pt/dic-pt/cargueiro>. Acesso em: 3 out. 2022.

FARIAS, Edson. **O desfile e a cidade: o carnaval-espetáculo carioca**. Rio de Janeiro:E-Papers,1995.

FRANCO, Sérgio. **Entenda o que é Lockdown e a sua importância durante a pandemia da COVID- 19**. Disponível em: <https://sergiofranco.com.br/saude/lockdown>. Acesso em: 15 set. 2022.

[REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS]

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (Rio de Janeiro) (org.). **Cruzeiros marítimos: estudos de perfis e impactos econômicos no Brasil temporada 2019/2020**. 2022. Disponível em: https://abremar.com.br/wp-content/uploads/2020/09/CLIA-Brasil-Estudo-de-Perfil-e-Impactos-Econ%C3%B4micos-de-Cruzeiros-Mar%C3%ADtimos-no-Brasil-%E2%80%93-Temporada-2019-2020_.pdf. Acesso em 1 jun.2022.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (Rio de Janeiro) (org.). **Cruzeiros marítimos: estudos de perfis e impactos econômicos no Brasil temporada 2021/2022**. 2022. Disponível em: https://abremar.com.br/wpcontent/uploads/CLIA2022_V.FINAL04_WEB.COMPACT.pdf. Acesso em: 03 jul. 2022.

GIANNELLA, Leticia De Carvalho. **Espaço e Economia. A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha**. 2013. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/445>. Acesso em: 25 jul. 2022.

GOPORT (Flórida) (org.). **Port Canaveral Announces \$2.6B Expansion With 3 More Cruise Terminals by 2030**. 2017. Disponível em: <https://www.goport.com/cruise-blog/new-port-canaveral-2-6b-expansion-3-cruise-terminals-2030/>. Acesso em: 09 out. 2022.

GRIMSHAW, Nicholas et al. **Structure, Space and Skin: The Work of Nicholas Grimshaw & Partner**. p. 45 e 46. Londres: Phaidon Press, 1995. 256 p.

IMAGINE RIO. Disponível em: <https://www.imagerio.org/map>. Acesso em: 12 ago. 2022.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (org.). **Séries históricas - PIB a preços de mercado**. 2022. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9300-contas-nacionais-trimestrais.html?=&t=series-historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=pib#evolucao-taxa. Acesso em: 17 out. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E

ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Cais do Valongo – Rio de Janeiro (RJ)**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1605>. Acesso em: 25 jul. 2022.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Sítio Aqueológico Cais do Valongo - Rio de Janeiro, Brasil**. 2022. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Revista_Valongo_12jun.pdf. Acesso em: 09 out. 2022.

JOANNA HELM. Archdaily (ed.). **Terminal de Cruzeiros de Leixões / Luís Pedro Silva Arquitecto**. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/779908/terminal-de-cruzeiros-de-leixoes-luis-pedro-silva-arquitecto?ad_medium=gallery. Acesso em: 06 out. 2022.

KAMITA, João Masao. **A Nova Praça Mauá**. 2015. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.187/5885>. Acesso em: 25 jul. 2022.

LABORATÓRIO DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA EM EDIFICAÇÕES. **Analysis SOL-AR**. Disponível em: <https://labeee.ufsc.br/downloads/software/analysis-sol-ar>. Acesso em: 03 jul. 2022.

LABORATORY OF STRATEGIC PROJECTS (LABSTRATEGY). **Material Didático**. 2022. Disponível em: <https://en.lab-strategy.com/materialdidatico>. Acesso em: 22 abr. 2022.

MALTA, Eder. **Consumo Paisagens: Patrimônio Cultural, Turístico e Enobrecimento Urbano no Rio de Janeiro, 2017**. Revista Tomo, nº 31, out. 2017.

MALTA, Eder. **Políticas Urbanas de Patrimonialização e Consumo: A Paisagem Cultural do Rio de Janeiro**. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Sergipe, 2015.

MARITIME EXECUTIVE (org.). **Port Canaveral Plans for Three New Cruise Terminals**. 2017. Disponível em: <https://maritime-executive.com/article/port-canaveral-plans-for-three-new-cruise-terminals>. Acesso em: 10 out. 2022.

[REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS]

MENEZES, Lená Medeiros. **Rio de Janeiro nas trilhas do progresso: Pereira Passos e as posturas municipais.** In: SOLLER, M.A E MATOS, M.I.S (orgs.). A cidade em debate. São Paulo, Editora Olho d'água,1999,p. 109-27.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA. Arquivo Nacional divulga base de dados sobre imigrantes que desembarcaram no RJ, 2017. Disponível em:<https://www.justica.gov.br/news/arquivo-nacional-divulga-base-de-dados-sobre-imigrantes-que-desembarcaram-no-rj>. Acesso em 26. abr. 2022.

MOLINA, Fábio Silveira. **Mega-eventos e produção do espaço urbano no Rio de Janeiro: da “Paris dos Trópicos” à “Cidade Olímpica”.** 2013. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade de São Paulo, 2013.

MORAIS, Diogo Alexandre Moreira. **AVALIAÇÃO DO COMPORTAMENTO DAS ESTRUTURAS DE**

ACOSTAGEM NO PORTO DE LEIXÕES. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. 2010. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/59556/1/000143285.pdf>. p.44. Acesso em: 20 out. 2022.

NEUFERT, Ernst. **A Arte de Projetar em Arquitetura.** 13. ed. São Paulo: Gustavo Gili Editora, 1998. 451 p. Tradução da 21ª Edição Alemã. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5696284/mod_resource/content/0/NEUFERT.pdf. Acesso em: 18 jun. 2022.

NOGUEIRA, Eduardo. **Principais Portos de Cruzeiro do Mundo.** 2020. Disponível em: <https://cruzeirarepreciso.com.br/principais-portos-de-cruzeiro-do-mundo/>. Acesso em: 09 out. 2022.

OPAS. **Histórico da pandemia de COVID-19.** Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19#:~:text=Em%2011%20de%20mar%C3%A7o%20de,pa%C3%ADses%20e%20regi%C3%B5es%20do%20mundo>. Acesso em: 10 set. 2022.

PÍER MAUÁ (org.). **Estatísticas (Temporadas).** Disponível em: <https://www.piermaua.rio/temporadas/>. Acesso em: 04 set. 2022.

PIER MAUÁ. **História,** 2018. Disponível em: <https://www.piermaua.rio/historia/>. Acesso em 10. abr. 2022.

PORT CANAVERAL. **Port Canaveral Map.** Disponível em: <https://www.portcanaveral.com/getmedia/20ca5406-698e-434c-88cb-2b509e8036ef/portCanaveralMap2022.pdf.aspx>. Acesso em: 10 out. 2022.

PORTUGAL. **PORTO DE LEIXÕES.** Terminal de Passageiros. Disponível em: <https://www.apdl.pt/terminal-passageiros-sul>. Acesso em: 05 out. 2022.

RABAHY, Wilson Abrahão. **Análise e perspectivas do Turismo no Brasil.** Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, São Paulo, v. 14, n. 1, jan./abr. 2019, p.1-13.

REBELLO, Yopanan C. P. **Concepção Estrutural**

e Arquitetura. São Paulo: Zigurate Editora, 2000. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5712709/mod_resource/content/2/a%20concepcao%20estrutural%20e%20a%20arquitetura.pdf. Acesso em: 20 set. 2022.

REIS, Ana Carla Fonseca. **Cidades Criativas: da teoria à prática.** São Paulo: Sesi e Garimpo de Soluções, 2012.

REVISTA PORTOS E NAVIOS. **Maior PPP do país fica perto de um colapso.** Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/maior-ppp-do-pais-fica-perto-de-um-colapso>. Acesso em: 03 abr. 2022.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Rio de Janeiro e a Avenida Beira Mar: desejo de paisagem e cidade balneário nas primeiras décadas do século XX.** 2019. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/18065>. Acesso em: 25 jul. 2022.

[REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS]

RIO DE JANEIRO, **Decreto 19.002 de 2000**. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/c/10112/4722991/4121983/173DECRETO19002BensZonaPortuaria.pdf>. Acesso 15 mar. 2022.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (org.). **Porto Maravilha**. 2020. Disponível em: <https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>. Acesso em: 18 ago. 2022.

RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. **Lei de Uso e Ocupação de Solo**. 2017. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6438610/4221811/74LUOSPLC572017.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2022.

RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. **Reviver Centro: Relatório 2021-2022**. 2022. Disponível em: <https://reviver-centro-pcrj.hub.arcgis.com/documents/PCRJ::reviver-centro-relat%C3%B3rio-anual-2021-2022/explore>. Acesso

em: 06 out. 2022.

RIO DE JANEIRO. SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (SINDOPERJ). **Porto do Rio Século XXI**. 2020. Disponível em: <https://www.portosrio.gov.br/sites/default/files/inline-files/versao-digital-caderno-porto-rio-sec-XXI.pdf>. Acesso em: 09 set. 2022.

RIOS, Débora Anízio; OLIVEIRA, Maria Amália Silva Alves de. **O lugar do Turismo nas Políticas Culturais**. São Paulo: La Salle, v. 31, dez. 2018. Anual.

SALA GEO RIO (org.). **"Bota abaixo"**, a história da reforma urbana do Prefeito Pereira Passos para alunos de ensino médio. 2018. Disponível em: <https://salacristinageo.blogspot.com/2014/03/bota-abaixo-historia-da-reforma-urbana.html>. Acesso em: 20 out. 2022.

SANTOS, Altair. **Contra a maré, concreto precisa ser bem especificado**. 2013. Disponível em: <https://www.cimentoitambe.com.br/massa-cinzenta/>

[contra-a-mare-concreto-precisa-ser-bem-especificado](#). Acesso em: 22 set. 2022.

SANTOS, Gláucia Garcia dos. **Incubadora em estaleiro: Reestruturação territorial do Cais do Caju**. 2016. Monografia (Graduação) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

SILVA, Ana Lúcia Rodrigues da. **Cruzeiros Marítimos**. Rio de Janeiro. Editora: Synergia, 2017.

SILVA, Luís Pedro Ferreira da et al. **TERMINAL DE CRUZEIROS DE LEIXÕES: ARQUITECTURA E ENGENHARIA PORTUÁRIA**. 2008. Disponível em: https://paginas.fe.up.pt/~shrha/publicacoes/pdf/JHRHA_3as/1_TerminalDeCruzeiros_LSilva.pdf. Acesso em: 12 set. 2022.

SILVA, Luís Pedro. **Terminal de Cruzeiros de Leixões**. Disponível em: <http://luispedrosilva.com/p142/>. Acesso em: 18 set. 2022

Sistema Integrado de Planejamento e Gestão Urbana - SIPLAN. **Plano Diretor do Rio de Janeiro**. 2021. Disponível em: <https://planodiretor-pcrj.hub.arcgis.com/pages/diagnostico>. Acesso em: 11 out. 2022.

TAYÃO, Patrícia; FREITAS, Eduardo. **Nosso roteiro de um dia pelo Porto Maravilha - RJ**. 2022. Disponível em: <https://www.viajarhei.com/2017/01/o-que-fazer-no-porto-maravilha-rj.html>. Acesso em: 19 ago. 2022.

TURISMO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2021. Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formulação e Servidores Públicos do Rio de Janeiro; centro de estatísticas, estudos e pesquisas; coordenadoria de políticas sociais; Observatório Fluminense de Turismo. 2020. Disponível em: https://www.ceperj.rj.gov.br/wp-content/uploads/2022/03/Relato%CC%81rio_turismo.pdf. Acesso em: 2 jul.2022.

[REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS]

UNWTO. **Desempenho do turismo global e regional.** Disponível em: <https://www.unwto.org/tourism-data/global-and-regional-tourism-performance>. Acesso em 7 out. 2022.

VALENTE, Marta. **TERMINAL DE CRUZEIROS DE LEIXÕES - LUÍS PEDRO SILVA.** Disponível em: <https://www.portuguesematters.com/blog/2016/6/6/terminal-cruzeiros-leixoes>. Acesso em: 03 set. 2022.

VARGAS, Heliana C. Castilho, Ana L.H. de. **Intervenções e centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados.** Barueri, São Paulo, 2006.

ZAMBONI, Raquel. Conjunto de fotos atual Porto Maravilha. Acervo pessoal. 2022.

ZUKIN, Sharon. **Paisagens do Século XXI: Notas sobre a mudança social e o espaço urbano.** In: ARANTES, Antonio (org.). O espaço da Diferença. Campina: Papirus, 2000, p.104-15.

ENTREVISTA

Me conta um pouco sobre você?

Meu nome é Edson da Silva, quando criança estudei no Colégio São Paulo. Depois de sair do colégio eu queria trabalhar viajando, então surgiu a oportunidade de trabalhar em um agência de viagem e depois em uma companhia aérea que hoje não existe mais, nesses trabalhos foi possível demonstrar minhas habilidades, principalmente no Inglês. Então surge a possibilidade de trabalhar na Disney Cruise Lines, informei meu interesse para a minha gerente e fui concorrer a vaga. Nesse momento foi “jump” da minha carreira, fui contratado e gostei tanto do trabalho, que seria um trabalho de apenas 6 meses se tornou um trabalho de 18 anos. Ano retrasado, 2020, voltei para o Brasil, com a intenção de concluir meu curso de tradução e interpretação, fato que culminou com o início da pandemia.

Trabalhar no Cruzeiro da Disney, era algo inalcançável quando eu era mais jovem, já nessa época não gostava de ter uma rotina fixa e fazer

coisas iguais todos os dias. Logo, trabalhar como tripulante você não teria uma vida rotineira, pois sempre estaria em locais diferentes em contato com muitas pessoas de outras nacionalidades, nesse aspecto precisaria estar adaptado a mudanças. Outro ponto seria ter a experiência de trabalhar fora de casa, porque precisava da oportunidade de me tornar mais independente na nossa cultura que a gente ainda tem a ideia de ficar “debaixo da asas dos pais”. Então eu queria provar que também poderia ser independente, mais seguro para tomar decisões, mesmo longe da família. Além disso, também gostava de ter contato com 64 nacionalidades, aprendendo ao poucos, algumas palavras e frases, hoje já me comunico em inglês, espanhol, italiano e português.

Como foi esse processo seletivo especificamente para participar de Cruzeiros Marítimos? Quais línguas você foi testado?

O processo seletivo requer não apenas estudo ou certificado, também leva em conta sua personalidade. Estando a bordo, você vai enfrentar todo tipo de adversidade, por isso é necessário saber exercer múltiplas funções, mesmo que não seja a que você está acostumado. Treinamos para

tudo. A seleção foi feita em 3 fases: a primeira entrevista, serve para conhecer melhor o candidato e suas experiências. Em geral, muitas empresas dão oportunidade para quem nunca teve experiência, mas varia de acordo com períodos.

Outra fase, foi de testes de idiomas. Inglês é essencial, outras línguas, caso tenha, será diferencial. No exterior, o português é também é contado como extra, assim como espanhol e italiano, línguas que também aprendi. Na fase médica, avaliam todo seu histórico. Então, ainda que você tenha algum quadro clínico de alergia principalmente, precisa adicionar porque as empresas precisam ter sua história no trabalho. Inclusive, vi casos de pessoas que foram desligadas, pois mentiram nessa fase, com medo de não serem contratadas, e posteriormente foram descobertas. Acabaram perdendo a oportunidade.

Depois de contratado, como era “marinheiro de primeira viagem”, ou seja, não tinha experiência, em um primeiro momento, fiz o curso STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) que é o curso de sobrevivência e outras orientações para segurança, tudo pago pela “Disney Cruise Lines”, empresa que me contratou. Esse curso em algumas empresas

você é quem paga para ter esse certificado e fazer o curso, mas no caso da Disney, eles providenciam. O curso é válido por 5 anos, tendo necessidade de renovação.

Qual foi um fator decisivo para ser contratado ?

As perguntas durante a entrevista não eram levadas somente para o profissional, eles queriam saber como era o seu relacionamento com os seus familiares mais distantes, com a família mais próxima, pois apesar de você estar distante, eles queriam saber se você tinha algum vínculo familiar. No meu caso acredito que o fator decisivo foi ter trabalhado com atendimento bilíngue, trabalhei em agência de viagens, trabalhei em companhia aérea, telefonia, acredito que essa parte ajudou na parte qualificação profissional. Na questão da personalidade, as empresas querem pessoas que saibam se relacionar, ter alto astral, que sejam despojadas e aptas a conversar e ajudar qualquer viajante. A visão do brasileiro fora do Brasil na esfera internacional é vista com população muito alegre e carismática, fato que contribui positivamente para a contratação. Além disso, a adaptabilidade, não ser resistente a mudanças, não ter uma rotina

ENTREVISTA

comum e ser comunicativo, pois você interage com qualquer hóspede.

Quantos anos você trabalhou total nessa empresa?

O total foi 18 anos, eu me desliguei da empresa oficialmente em setembro de 2020, porém as portas ainda estão abertas caso eu queira retornar. Quando eu saí falei que precisa de um tempo para me atualizar e voltei a fazer meu curso. Morando novamente no Brasil e durante a pandemia eu trouxe a positividade para a família. Atualmente eu trabalho em uma rede hoteleira no mesmo cargo que eu tinha no navio como Guess Service e encontrei mais 3 tripulantes.

Qual a sua função no navio? E você foi crescendo internamente?

Eu saí do Brasil como atendente de Room Service, que exerce a função de atender

todas as ligações e pedido dos hóspedes. No entanto, dentro no navio esse ambiente era pequeno e claustrofóbico e ficavam duas pessoas na cabine. Depois de um tempo o gerente percebeu que eu era uma pessoa muito agitada para continuar nessa função. Então, ele me deu a oportunidade de trabalhar na Pizzaria do Pinóquio, que era próxima da piscina das famílias, lá assistia ensaios dos shows e trabalhava ao lado dos bartenders. Virei um ícone e dava autógrafos, além disso já tinha feito curso de dança e teatro, então pegava as coreografias muito fácil. Logo, recebi a oportunidade de trabalhar com recreação e fiz uma entrevista para essa área e contei que já havia trabalhado anteriormente com crianças. Então entrei na recreação e fui treinado para alguns personagens e trabalhava com crianças de 3 a 17 anos, programas, gincanas, esportes. Depois virei coordenador do entretenimento. Nos últimos 5 anos, senti que você precisava de novos desafios e então queria voltar para a área de atendente de Guess Service, pois era uma área enriquecedora e lidava com todos os departamentos, eu também gosto de resolver e lidar com situações, saber lidar com

vários pedidos. Nessa função também recebia pagamento ao término da viagem, recebia chamadas de emergência, reclamações. Como em um grande hotel, mesmo atendendo todas as solicitações, não me sentia cansado, pois me sentia reconhecido, porém trabalhávamos muito.

Qual era a sua escala de trabalho no navio?

É muito alternada, em alto mar você irá trabalhar 10 a 11 horas, dependo da função que você exerce, até no máximo 14 horas. Cada setor tem sua qualificação de horário, por exemplo a pessoa que é de restaurante trabalha 12h e a de entretenimento trabalha 8 horas, devido ao desgaste físico. Em suma, em média são de 9 a 11 horas. Temos horas de folga e não dias, então fica a critério que cada tripulante se irá descansar ou se irá sair do navio para conhecer alguma cidade, mas tendo um horário fixo para volta.

Tem uma porcentagem de saída de tripulantes nas paradas?

No navio tem uma rotatividade de folgas pré-estabelecida. Os tripulantes podem sair

uma vez por mês, durante o horário de folga. Então, muitas vezes a folga não vai bater com o lugar que você gostaria de sair para visitar. Tecnicamente não poderia sair do navio, porque a rotação tem uma lógica voltada a enfrentar emergências, que podem precisar daquele tripulante que fica em determinada função. Porém, você pode trocar com alguém que exerça a mesma função que você. É necessário preencher um formulário e entregar para o gerente da sua área. Depois de aprovado, você troca com a outra pessoa e consegue sair.

Como você avalia as relações hierárquicas dentro do navio?

Em alto mar a relação entre as pessoas é muito forte, pois com o tempo todos acabam se conhecendo. Todos sabem quem é o líder daquela pessoa que trabalha em cada setor, mas existe um respeito mútuo entre todos. Cada pessoa irá responder para o chefe da área, caso surja alguma dúvida tem o pessoal dos recursos humanos também pode ajudar. De modo geral, o comandante que tem a palavra final. Nos últimos anos recebemos pessoas

ENTREVISTA

que são nomeadas como Cadetes, são pessoas que acabaram de se formar na Marinha e eles fazem teste de convivência no navio e no final alguns são contratados.

Pontos positivos e negativos?

Iniciando com os pontos negativos, as pessoas que são muito apegadas com as suas famílias, sofrem mais que as outras com a distância dos entes queridos, sendo família ou namorado/a ou mesmo filhos. Segundo ponto, temos adaptação com a comida porque eles precisam cozinhar para 64 nacionalidades então eles fazem um padrão de comida Internacional e às vezes não agrada a todos, mas nos portos quando você consegue sair tem a possibilidade de ter experiências com a gastronomia local. De um modo geral, nos dias atuais o cardápio é alterado constantemente com a finalidade de atender a todos. Esses pontos negativos são exclusivos para o Edson,

mas trabalhando e vendo as reclamações essas são as mais frequentes.

Já os pontos positivos, primeiro você prova que é capaz de se tornar independente e de conseguir administrar sua rotina e finanças, assim, consegue fazer uma autoavaliação reconhecendo e verificando seu crescimento e evolução pessoal. Outro ponto seria poder visitar muitos países diferentes, conhecer e trabalhar com pessoas de mais de 64 nacionalidades, ou seja, você vê o mundo num único lugar. O choque de realidade maior é a volta ao Brasil a cada 6 meses. O último mês é o mais crítico com a ansiedade para a volta e também a saudade da família e contraposto deixar as pessoas que você conheceu e conviveu durante 6 meses.

Falando sobre os maiores desafios, foram os dois primeiros meses do primeiro contrato, muitos conflitos internos até conseguir entrar no ritmo e se adaptar, com orientação e conselho dos mais antigos ajudou muito. O mais importante é saber que você nunca estará sozinho, sempre irá fazer amizades.

Eu sempre falei que iria viajar o mundo e até o momento eu já viajei e conheci 61 países, além

de viajar durante o cruzeiro, nas férias também utilizo para conhecer mais países.

Já trabalhei nos 4 navios da Disney, o primeiro que cuidava da parte do Alasca e da costa oeste dos Estados Unidos, então que faria San Diego, México, na península em várias cidades vizinhas. No outro navio, Disney Magic, nós fazíamos Europa a maioria das vezes. Então nesse período de verão nós fazemos norte da Europa então inclui a Escandinávia, Dinamarca, Noruega, Suécia, Finlândia até a Rússia. No verão nós fazemos no Mediterrâneo então de Barcelona, Sul da França até região inexplorável como norte da África, como a Tunísia. Dois outros navios ficavam no Caribe, então nós fazíamos do leste ao oeste do Caribe como a Jamaica, Porto Rico aqueles países mais exóticos ao sul, como São Tomás, São John, Aruba e Curaçau. Na América Latina eram menos rotineiros, pois passamos pelo Canal do Panamá e passamos por Cartagena, Colômbia.

Você já fez um cruzeiro como hóspede?

Nunca fiz um cruzeiro, já recebi hóspede convidado por mim no cruzeiro.

Qual a sua opinião sobre o Projeto do Porto Maravilha?

Eu já conhecia o Rio antes da Copa e Olimpíadas, principalmente porque meu irmão mora lá. Por isso, visitei a cidade algumas vezes em anos diferentes e acompanhei a transformação daquela região. Antes, por conta do viaduto, além de ser uma região muito feia, me sentia muito inseguro. Com as obras, vi a cidade ser envolvida pela poeira, mas fiquei curioso para ver pronto. Isso só foi acontecer agora que voltei ao Brasil. Foi incrível ver a diferença! A leveza da região, o fato de não me sentir mais inseguro, pois o espaço ficou bem mais aberto e claro. Eu amo a arquitetura e como foi a transformação, pois vejo muito isso pelas viagens que fiz. Claro, a estrutura do Museu do Amanhã vai se destacar, mas o fato de poder andar, observar a baía, ficou bem diferente do que era anteriormente. Eu penso apenas que poderia ter mais vegetação. Até entendo que aquela parte, a ideia é ter a visão do mar, mas tem que ter os dois, não ser só concreto.



**CRUZEIROS MARÍTIMOS COMO INDUTORES DE ESTRATEGIAS PARA UM NOVO
WATERFRONT DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.**

LETICIA GARCIA PEREZ
SÃO PAULO
2022

