



**T&H**  
Turismo & Hotelaria

Turismo & Hotelaria

ORGANIZADORES:

Ricardo Paiva

Zilsa Santiago

Adriana Brambilla

no contexto da

arquitecte **TURa**  
**e** urban **ISMO**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA**  
**CENTRO DE COMUNICAÇÃO, TURISMO E ARTES**

**REITOR**

VALDINEY VELOSO GOUVEIA

**VICE-REITORA**

LIANA FILGUEIRA ALBUQUERQUE



**Diretor do CCTA**

ULISSES CARVALHO SILVA

**Vice-Diretora**

FABIANA SIQUEIRA



**Conselho Editorial**

CARLOS JOSÉ CARTAXO

JOSÉ FRANCISCO DE MELO NETO

MAGNO ALEX SEABRA

MARCÍLIO FAGNER ONOFRE

ULISSES CARVALHO DA SILVA

**Editor**

ULISSES CARVALHO SILVA

**Secretário do Conselho Editorial**

PAULO VIEIRA

# Turismo & Hotelaria

no contexto da Arquitetura e Urbanismo

## ORGANIZADORES

RICARDO ALEXANDRE PAIVA

ZILSA MARIA PINTO SANTIAGO

ADRIANA BRAMBILLA

Editora do CCTA

João Pessoa

2023

© Copyright by GCET, 2022

Produção Gráfica e Capa

Aléxia Brasil

Daniel Ribeiro

Elídio Vanzella

### Comissão Científica

Alexandre Queiroz Pereira

Bruna Raquel Alves Maia Lobo

Cristina Pereira Araújo

Daiko Lima e Silva

Felipe Gomes do Nascimento

Francinete da Silva Guilherme

Gleice Virgínia Medeiros de Azambuja Elali

Heliana Comin Vargas

Kennedy Kaufumam Costa Mafra

Marília Ferreira Paes Cesário

Nádia Khaled Zurba

Sérgio Fagerlande

Thaís Francis César Sampaio Sarmento

Zilsa Maria Pinto Santiago



## Ficha catalográfica

Ficha catalográfica elaborada na Biblioteca Setorial do CCTA da Universidade Federal da Paraíba

T938 Turismo & hotelaria no contexto da arquitetura e urbanismo  
[recurso eletrônico] / Organização: Ricardo Alexandre  
Paiva, Zilsa Maria Pinto Santiago, Adriana Brambilla. -  
João Pessoa: Editora do CCTA, 2023.

Recurso digital (6.33 MB)

Formato: ePDF

Requisito do Sistema: Adobe Acrobat Reader

ISBN: 978-65-5621-313-2

1. Turismo e hotelaria. 2. Arquitetura. 3. Urbanismo.  
I. Paiva, Ricardo Alexandre. II. Santiago, Zilsa Maria Pinto.  
III. Brambilla, Adriana.

UFPB/BS-CCTA

CDU: 338.48:640.41

Elaborada por: Susiquine R. Silva CRB 15/653

Direitos desta edição reservados à: GELINS/UFS Impresso no Brasil *Printed in Brazil*  
Depósito legal na Biblioteca Nacional, conforme decreto nº 1.825, de 20 de dezembro de 1907.

# PREFÁCIO

Prefaciar Turismo & Hotelaria no contexto da Arquitetura e Urbanismo, organizada por Ricardo Paiva, Zilsa Santiago e Adriana Brambilla, nos coloca diante de uma obra resultante da articulação de pesquisadores urbanistas a focarem temática associada a fenômeno social de valorização (simbólica) e valoração (econômica) da ambiência urbana pelo advento do turismo.

Após lidar, por mais de 20 anos, com a temática dos lazeres em ambiência urbana, receber a presente coletânea de trabalhos nos impõe ponderar sobre a importância e significado de obra do gênero, circunscrita em duas dimensões que a qualificam sobremaneira.

A primeira dimensão, a denotar coragem e empenho dos pesquisadores envolvidos no tratamento de temática de fundo ainda não valorizada à altura na grande área das Ciências Humanas e, dentre elas, nas ciências circunscritas no domínio consagrado aos urbanistas.

Grosso modo, na Arquitetura, na Geografia Urbana, na Economia Urbana, na Sociologia Urbana e na Antropologia Urbana, dentre outras, a temática dos lazeres no sentido amplo (ênfase maior à associada ao fenômeno do turismo) é negligenciada, perdendo em importância em relação a outras temáticas afetas ao urbano e, conseqüentemente, relegando seus especialistas a um nível inferior de importância no lido do entendimento da problemática urbana contemporânea.

Nestes termos corresponde, consciente ou inconscientemente, a forte crítica a postura corriqueira de desconsideração e/ou menosprezo de

temática mais do que significativa na instituição do urbano na contemporaneidade, estabelecendo link com o enunciado, desde o século passado, por importantes estudiosos das Ciências Humanas, dentre eles Manuel Castells e Henri Lefebvre, a enfatizarem importância da dimensão dos lazeres na instituição da cidade e do urbano, e Allain Corbin a dar arremate final na indicação da necessidade dos cientistas humanos se aterem ao advento dos lazeres.

Manuel Castells, em “A Questão Urbana”, veiculada originalmente (francês) em 1972, evidencia tônica de dominação e exploração imposta na cidade pela classe dominante e vis-à-vis implementação de política de distribuição desigual de equipamentos e de serviços direcionados à sociedade, cujo substrato se efetiva em lutas sociais urbanas, circunscritas na lógica de acumulação do capital, a evidenciar como as práticas de lazer foram subestimadas no entendimento do cotidiano nas cidades. Do apresentado e grosso modo, os enfoques empreendidos são aprisionados à tônica dos conflitos entre classes ou a outras dimensões da vida social: o produzir, o habitar e o governar.

Henri Lefebvre, em “A Produção do Espaço”, primeira edição (francês) publicada em 1974, indica a dimensão dos lazeres como uma variável preponderante no entendimento das cidades e consequente processo de urbanização implementado. Balizado no conceito de reprodução do espaço, a instituir elementos de fundamentação do urbano à vida humana, provenientes das suas necessidades básicas, ênfase dada ao morar e aos lazeres.

Alain Corbin, em “História dos Tempos livres” (1995), corrobora com o enunciado acima ao desenvolver reflexões no campo dos desejos, das expectativas e das frustrações reinantes na sociedade ocidental (leia-se Europa Ocidental e Estados Unidos), a lhe posicionar como defensor da realização de estudos históricos capazes de apreender a invenção dos usos dos tempos livres (história dos lazeres), tanto da maneira como eram entendidos, representados, simbolizados e utilizados, como do discernimento do como foram elaboradas as estratégias e conduzidas as lutas para medi-los, a controlá-los e dominá-los.

A segunda dimensão, circunscrita no domínio da contribuição oferecida por nível de filtragem fortemente derivado do Urbanismo, a somar-se a contribuições oferecidas pelas demais áreas do conhecimento.

Nos referimos a contribuições verificadas a partir da tomada de consciência, da parte de grupo significativo de pesquisadores, do como a massificação dos lazeres no final do século XX impacta na ambiência urbana, suscitando ações públicas e privadas a produzirem formas a reverterem funções pretéritas e vis-à-vis a instituição de lugares de lazer, integrados a demandas locais, e lugares turísticos, associados às demandas nacionais e internacionais. Um gênero de urbanização dos lazeres a justificar a redefinição de espaços tradicionais (centro históricos) e de novas áreas (zonas de praia, lagos e montanhas) à tessitura urbana, em gênero de modelo urbanístico distinto do existente na cidade moderna industrial.

Neste quesito os arquitetos dispõem de uma contribuição ímpar e posto serem os profissionais que mais marcas deixam na cidade,

conformando um patrimônio arquitetônico evidenciado nas obras projetadas por eles no tempo. Um gênero de influência aparentemente desvinculada das questões de fundo a moverem a cidade e aqui desmistificado pelos autores da presente obra, ao indicarem como o advento dos lazeres, maior ênfase o turístico, se encontra na retaguarda dos projetos arquitetônicos de construção de novas formas urbanas e/ou adequação de formas antigas aos novos usos de lazer e turísticos. Uma arquitetura a possibilitar apreensão como o advento dos lazeres reverbera em obras arquitetônicas no domínio hoteleiro e dos transporte (foco no caso dos resorts e dos aeroportos) e, concomitantemente, a ressignificar obras do passado e consoante destinação de novas funções a antigas áreas (portos convertidos em lócus de sociabilidade e de desembarque de transatlânticos), bem como validação das referidas como patrimônio arquitetônico, a justificarem conformação de roteiros turísticos.

Uma obra que certamente apresentará ao leitor novas possibilidades de apreender como as motivações dos lazeres somam-se a outras motivações (habitar, trabalhar e etc) no delineamento de padrão arquitetônico a compor as cidades e se concentrar em áreas estratégicas, convertidas em localidades turísticas.

*Prof. Dr. Eustógio Dantas*  
*Programa de pós graduação em Geografia*  
*Universidade Federal do Ceará*



# APRESENTAÇÃO

A organização dessa publicação é fruto da parceria entre o Grupo de Cultura e Estudos em Turismo (GCET), ligado ao Departamento de Turismo e Hotelaria (DTH) do Centro de Comunicação, Turismo e Artes (CCTA) da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e o Laboratório de Crítica em Arquitetura, Urbanismo e Urbanização (LoCAU), vinculado ao Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design (PPGAU+D) da Universidade Federal do Ceará (UFC).

O livro “Turismo e Hotelaria no Contexto da Arquitetura e Urbanismo” constitui uma iniciativa de promover a produção de conhecimento inter e transdisciplinar, articulando os campos da Arquitetura e Urbanismo ao do Turismo e Hotelaria, tencionando atravessar suas fronteiras e aproximando suas abordagens epistemológicas. Para tanto, a chamada de trabalhos para a coletânea preconizou temáticas abrangentes sob várias perspectivas de interpretação, a saber:

- a multi e trans-escalaridade, ao considerar que as práticas socioespaciais do turismo se manifestam em diferentes escalas: do território à infraestrutura, da cidade ao edifício, da natureza à cultura que, por sua vez, expressam a relação dialética entre o espaço e a sociedade;

- a trans-temporalidade, em razão do turismo se constituir um fenômeno no tempo, pleno de sentido histórico e suas manifestações se materializarem nos artefatos da paisagem, da cidade e da arquitetura, sendo continuamente ressignificados pela sociedade;

- as diversas tipologias arquitetônicas e urbanísticas produzidas e implicadas pelos três serviços essenciais para a fruição da atividade turística, como os meios de transporte e mobilidade (terminais rodoviários, aeroportuários, portos, estações, etc.), os atrativos turísticos (equipamentos culturais, de lazer e entretenimento, museus, parques temáticos, centros de compras, etc.), e com significativa ênfase, os meios de hospedagem (hotéis executivos, hotéis de lazer, pousadas, hostels, albergues, colônias de férias, resorts, hotéis de charme, hotéis design, hotéis híbridos, etc.);

- as múltiplas formas de uso e apropriação dos lugares turísticos pelos usuários (turistas e habitantes), que envolvem as interações entre os sujeitos e o ambiente construído, a hospitalidade urbana e arquitetônica, a mobilidade e a acessibilidade.

Na encruzilhada dessas múltiplas possibilidades de diálogo entre a Arquitetura e Urbanismo e o Turismo e a Hotelaria presentes nessa publicação, destaca-se a importância do planejamento e do projeto urbanístico e arquitetônico, que com maior ou menor intensidade permeiam os capítulos, seja como objeto de interpretação e análise crítica, ou como proposição, proposta, destino. É precisamente nessa seara que a Arquitetura e o Urbanismo possuem significativo potencial de contribuição para esse profícuo diálogo com o turismo, na sua dimensão como disciplina e, principalmente, como prática social.

Assim, acolhemos contribuições das mais diversas, que inclui pesquisadores de diversas formações e de distintas instituições em estágios diferenciados na vida acadêmica, acreditando na importância da

diversidade e pluralidade dos temas para a composição do livro. Esses aportes foram quantitativamente e qualitativamente relevantes e justificam o desdobramento em dois volumes. Esse primeiro volume compreende nove capítulos, conforme será descrito na sequência.

No primeiro capítulo, intitulado ***As transformações na organização do turismo de Santa Catarina a partir de 2009, com base no Programa de Regionalização do Turismo – PRT***, os autores Daiko Lima e Silva; Isabela Guessler Schmitt; Airton Gaio Júnior; Henrique Campião Herculano abordam a organização institucional e a gestão do Programa de Regionalização do Turismo em Santa Catarina, discutindo de forma qualitativa e exploratória alguns dos seus impactos territoriais.

No Capítulo ***Um panorama sobre o Porto de Santos no contexto do mercado turístico brasileiro***, Aristides Faria Lopes dos Santos apresenta um panorama sobre as atividades sociais, históricas e econômicas do Porto de Santos, enfatizando os processos migratórios para o Brasil, bem como o processo histórico de ocupação e urbanização do território santista.

Na sequência, ***O Campus mais bonito do mundo”: Proposta de inovação e roteirização de ícones arquitetônicos e paisagísticos da sede da UFRRJ***, João Viktor Valente de Moraes e Dan Gabriel D’onofre trazem uma proposta de roteirização turística para o Campus Sede da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), em Seropédica (RJ), com base na análise do seu potencial arquitetônico e paisagístico para promover o seu uso para a comunidade acadêmica e do entorno como espaço museológico e de lazer.

Em *Diálogos entre turismo cultural e arquitetura: as intenções dos projetos da Casa da Arquitectura no contexto turístico*, Bruna Raquel Alves Maia Lobo traz reflexões sobre como a Casa da Arquitectura, localizada em Matosinhos, localidade vizinha à cidade do Porto em Portugal, tem utilizado estratégias para promoção do turismo cultural pelo viés da arquitetura como insumo para a valorização dos lugares, por meio de eventos, intercâmbios, exposições, promoção da imagem da cidade, entre outros.

No capítulo referente a *Edifícios multifuncionais e hospitalidade urbana: o edifício mais alto de São Paulo em foco*, Valéria Ferraz Severini apresenta vários conceitos de hospitalidade e discute as diferenças da hospitalidade em pequenas cidades e nas metrópoles, visto que nas pequenas cidades se confunde com a hospitalidade doméstica, enquanto nas metrópoles, a hospitalidade é percebida por meio da qualificação do espaço urbano. Neste sentido, explora a aproximação entre os edifícios multifuncionais e a hospitalidade urbana, buscando compreender como esse tipo de edificação pode incorporar os atributos espaciais de hospitalidade urbana.

Neste capítulo, com o título - *Too much is never enough: o resort americano e a arquitetura de Morris Lapidus*, Heliana Vargas evidencia o papel da Arquitectura como estratégia para a viabilidade de empreendimentos de lazer e entretenimento, tendo como foco de análise a tipologia Resort. Trazendo o percurso desta tipologia desde a origem, ressaltando a contribuição da Arquitectura de Morris Lapidus na definição do formato de Resort Americano de características pós-modernista

antecipado, visto que foi projetado e construído num período marcadamente da arquitetura Moderna.

Em seguida, o capítulo *Acessibilidade e hotelaria: o que muda com os novos decretos a partir de 2018*, Zilsa Santiago insere a problemática da acessibilidade espacial no turismo, na hotelaria e na arquitetura dos meios de hospedagem, visto que a acessibilidade é hoje obrigatória por ser considerada direito fundamental das pessoas. Neste contexto, o capítulo traz ao debate questões de acessibilidade no setor hoteleiro, tendo como referência normativa a regulamentação do Artigo 45 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, referente a concepção e a implementação dos projetos arquitetônicos de hotéis, pousadas no tocante às condições de acessibilidade e o desdobramento sobre como as microempresas e empresas de pequeno porte do setor hoteleiro vão aderir aos novos paradigmas de acessibilidade e desenho universal.

Ricardo Paiva, em *O papel do Estado na construção de aeroportos modernos no Brasil*, relaciona a construção de equipamentos e infraestruturas incrementada pela atuação do Estado com o estágio de urbanização verificado em diferentes pontos do território brasileiro, contribuindo para a articulação e deslocamento de pessoas e mercadorias entre as cidades, assim como para o desenvolvimento do turismo como atividade econômica, assinala ainda, que, muito embora, no Brasil, estes fluxos tenham uma escala continental. Neste contexto, levanta a discussão do papel do Estado na construção de terminais de aeroportos modernos no Brasil. Apresenta ainda os principais terminais

aeroportuários, realçando de forma abrangente e panorâmica a importância das obras no contexto da cultura arquitetônica moderna no Brasil.

Finalizando este livro, com o capítulo de Milena Thölken, Lara Lima Felisberto e Juliana Aparecida Biasi intitulado *Proposta de anteprojeto de um hotel para a cidade de Treze Tílias-SC*, abordam estudos e proposta de um anteprojeto de hotel para a cidade de Treze Tílias (SC) tendo como pressupostos a valorização e manutenção das tradições culturais no município, complementando a economia e a prestação de serviços. Com foco no turismo, a pesquisa exploratória sobre a cultura, arquitetura e história da cidade resulta na elaboração de um anteprojeto arquitetônico, que se fundamenta na identidade cultural e na preservação das tradições típicas austríacas na cidade de Treze Tílias, além de potencializar o turismo no município.

Enfim, os organizadores almejam que essa publicação possa ser uma semente para outras iniciativas que apontem para a o atravessamento entre os campos disciplinares da Arquitetura e Urbanismo e do Turismo e Hotelaria. Boa leitura crítica!

*Prof.<sup>o</sup> Dr. Ricardo Paiva*

*Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Zilsa Santiago*

*Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Adriana Brambilla*

# SUMÁRIO

AS TRANSFORMAÇÕES NA ORGANIZAÇÃO DO TURISMO DE SANTA CATARINA A PARTIR DE 2009, COM BASE NO PROGRAMA DE REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO - PRT.....	17
Daiko Lima e Silva; Isabela Guesser Schmitt; Airton Gaio Júnior; Henrique Campião Herculano	
UM PANORAMA SOBRE O PORTO DE SANTOS NO CONTEXTO DO MERCADO TURÍSTICO BRASILEIRO.....	47
Aristides Faria Lopes dos Santos	
“O CAMPUS MAIS BONITO DO MUNDO”: Proposta de inovação e roteirização de ícones arquitetônicos e paisagísticos da Sede da UFRRJ.....	75
João Viktor Valente de Moraes; Dan Gabriel D'onofre	
DIÁLOGOS ENTRE TURISMO CULTURAL E ARQUITETURA: as intenções dos projetos da casa da arquitetura no contexto turístico.....	107
Bruna Raquel Alves Maia Lobo	
EDIFÍCIOS MULTIFUNCIONAIS E HOSPITALIDADE URBANA: o edifício mais alto de são paulo em foco.....	131
Valéria Ferraz Severini	
TOO MUCH IS NEVER ENOUGH: o resort americano e a arquitetura de morris lapidus.....	165
Heliana Comin Vargas	
ACESSIBILIDADE E HOTELARIA: o que muda com os novos decretos a partir de 2018.....	195
Zilsa Maria Pinto Santiago	
O PAPEL DO ESTADO NA CONSTRUÇÃO DE AEROPORTOS MODERNOS NO BRASIL.....	221
Ricardo Alexandre Paiva	
PROPOSTA DE ANTEPROJETO DE UM HOTEL PARA A CIDADE DE TREZE TÍLIAS-SC.....	247
Milena Thölken; Lara Lima Felisberto; Juliana Aparecida Biasi	





# **AS TRANSFORMAÇÕES NA ORGANIZAÇÃO DO TURISMO DE SANTA CATARINA A PARTIR DE 2009, COM BASE NO PROGRAMA DE REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO - PRT**

Daiko Lima e Silva

Isabela Guesser Schmitt

Airton Gaio Júnior

Henrique Campião Herculano

**A** investigação parte da premissa de que compreender o desenrolar temporal das Políticas Públicas de Turismo se constitui em tarefa complexa e altamente relevante tanto teoricamente, quanto na perspectiva empírica, objetivando avaliar a efetividade dos esforços empreendidos, do uso dos recursos públicos, do retorno gerado à sociedade pelas ações executadas, das transformações que estas iniciativas geram, da organização do setor, entre outros aspectos.

É de conhecimento comum que o território brasileiro possui dimensões continentais. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, sua área territorial é de 8.510.345,540 km<sup>2</sup>, na qual estão distribuídos 5.570 municípios, nos 26 Estados e no Distrito Federal (IBGE, 2022).

Por sua vez, o Estado de Santa Catarina - SC, objeto desta análise, se localiza na Região Sul do país, conforme ilustra a figura 1 abaixo:

Figura 1 - Área Territorial Brasileira.



Fonte: IBGE (2022).

O Estado de Santa Catarina (SC) possui 295 municípios, sendo assim, considerando as múltiplas características das áreas territoriais nas diferentes esferas de governo e a complexidade inerente ao turismo, percebe-se que a gestão pública do turismo brasileiro procura trabalhá-lo de diferentes formas, como no caso do planejamento territorial do turismo na esfera federal.

Todavia, ao falar de Políticas Públicas de Turismo em âmbito federal, alguns fatos merecem destaque, como a criação da Empresa Brasileira de Turismo - EMBRATUR na década de 60, do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo - MICT na década de 90, e do Ministério do Turismo - MTur em 2003 (SILVA; CEMBRANEL e RITA, 2022).

Virginio e Ferreira (2013) destacam que o MICT lançou em 1994 o Programa Nacional de Municipalização do Turismo - PNMT,



objetivando interiorizar a atividade e focando seus esforços na Gestão Municipal do Turismo, estendendo-se até 2002.

Todavia, com a criação do MTur (2003), essa lógica de incentivo à Gestão Municipal do Turismo passa por uma reavaliação, fazendo surgir em 2004 o Programa de Regionalização do Turismo, com o objetivo de fomentar o planejamento descentralizado e compartilhado, com enfoque territorial e regional, ainda em vigência atualmente e sendo trabalhado por meio dos Estados, das Regiões Turísticas e suas Instâncias de Governança Regionais – IGR's e dos Municípios (MTur, 2022).

Assim, a investigação busca identificar, de forma exploratória e qualitativa, parte das transformações provocadas pelo Programa de Regionalização do Turismo em Santa Catarina ao longo dos anos, no que tange à sua organização institucional e sua governança. Para tanto, inicia-se a análise a partir do ano de 2009, para identificar como o Estado vem executando e organizando o PRT em sua área territorial.

Nesse sentido, contextualizado parte do desenrolar temporal da Gestão Pública do Turismo no Brasil e explicitado que se pretende analisar as transformações provocadas pelo PRT na área territorial de Santa Catarina, cabe evidenciar que a pergunta de pesquisa se constitui em identificar “como se deram as transformações provocadas pelo PRT na organização do turismo em Santa Catarina a partir de 2009?”.

Essa investigação tem o potencial de contribuir tanto com a perspectiva acadêmica da turismologia, quanto gerencial e social. Favorecendo com isso, a compreensão sobre aspectos atrelados à Gestão Pública do Turismo, a partir de uma perspectiva de evolução do PRT no



território catarinense. Iniciando em 2009, a análise se estende até o momento atual, quando foi a última atualização do Mapa do Turismo Brasileiro pelo MTur, em março de 2022.

## **Fundamentação Teórica**

A fundamentação teórica foi estruturada a partir de uma revisão sistematizada sobre as seguintes temáticas: Turismo, Políticas Públicas, Governança Turística e Regionalização do Turismo. Neste tópico, será apresentada parte das investigações publicadas nos últimos cinco anos sobre os temas mencionados.

Considerando o Brasil como um país múltiplo, complexo e diverso, torna-se fundamental compreender e aceitar essa multiplicidade, procurando trabalhá-lo e conhecê-lo por inteiro. Por suas grandes dimensões, o país não admite um olhar geral, que não interaja com as diferenças.

É preciso confrontar diversas ideias, necessidades e demandas da sociedade nas esferas global, nacional, estadual, regional e local. É esse o caminho adotado pela Política de Regionalização do Turismo que busca considerar esse país plural e heterogêneo (MTur, 2013).

O Programa de Regionalização do Turismo (PRT), lançado em abril de 2004, se constitui em uma política pública dentro do âmbito territorial, que se encontra a partir do Plano Nacional do Turismo (PNT), estabelecido pela Lei 11.771/2008, a qual se determinou como macro programa básico a “Estruturação e Diversificação da Oferta Turística”.



O PRT tem como premissa básica a descentralização e regionalização do turismo, com olhar para o planejamento coordenado e participativo, que repercute positivamente nos resultados socioeconômicos do território (ZAGHENI, 2011). Além disso, trabalha com a convergência e interação de todas as ações desempenhadas pelo Ministério do Turismo com os Estados, as regiões e os municípios brasileiros (MTur, 2013).

O turismo é uma atividade que transpassa diversos territórios já constituídos e tem a capacidade de modificar e criar novos territórios e territorialidades (CANDIOTTO; SANTOS, 2009). Segundo Candiotto e Santos (2009), a criação de um território a partir do turismo e/ou lazer poderia ser chamado de “território turístico”, no qual se efetivam as relações de poder entre os atores sociais comprometidos com o turismo.

Cabe ressaltar que o “território turístico” sobrepõe-se a outros territórios, como por exemplo: de atividades comerciais, residenciais, industriais, agropecuárias, institucionais, entre outros, nos quais podem ou não estar presentes na mesma unidade político-administrativa ou em um mesmo espaço físico (CANDIOTTO; SANTOS, 2009).

Desta forma, o processo de criação de um território turístico pode ser chamado de “territorialização turística”, desde que, incorporado a dimensão política e social do turismo, além da dimensão técnica e econômica normalmente considerada (CANDIOTTO; SANTOS, 2009).

De fato, os territórios turísticos são complexos, justamente por englobarem de um lado a população residente e local, e do outro, o turista. Gomes e Marcusso (2022) alertam ainda sobre a possibilidade de



artificialização do território através do turismo, promovido pela articulação entre Estado e mercado sobre o espaço.

O fortalecimento da atuação de conselhos e associações civis, em espaços de disputas de poder, objetivando participar da formulação de políticas públicas de turismo, faz parte da inserção do termo governança turística na política de turismo brasileira, ou seja, trata-se de uma forma da sociedade civil organizada exercer seu poder (FERNANDES; SOARES e CORIOLANO, 2020).

Costa e Lima (2018) destacam a importância do turismo para o desenvolvimento regional, mas também a complexidade da gestão de áreas territoriais dos núcleos receptores de turistas. Com isso, reitera-se a importância da atividade para o desenvolvimento urbano, além de sua influência nas dimensões econômica, social, cultural e ambiental desses territórios. A Agenda 21 (UNITED NATIONS, 1992), por exemplo, estabeleceu o turismo como estratégia prioritária para o desenvolvimento sustentável das áreas urbanas e rurais (COSTA e LIMA, 2018). O conceito de Desenvolvimento Territorial Sustentável (DTS) também se insere nessa lógica, a partir de uma gestão racional do ambiente, que tem como foco o território e a distribuição de atividades produtivas locais (PECQUEUR, 2004).

Coutinho e Nóbrega (2019) corroboram com a ideia da potencial contribuição do turismo para a sustentabilidade dos territórios, abordando o papel da governança turística na promoção da cooperação e legitimidade da participação social nas decisões turísticas.



Xavier, Totti e Raddatz (2020) definem governança como um instrumento facilitador da colaboração, através do qual são estabelecidos princípios e regras, em que os atores econômicos, sociais e políticos podem interagir e cooperar entre si. Por outro lado, os autores destacam que o turismo é um setor altamente complexo e formado por organizações fragmentadas. Em função dessas características, a atividade turística se torna dependente das relações de colaboração tanto formais, como informais, através de parcerias e redes.

Por fim, percebe-se que o processo de governança tem muito a caminhar, principalmente no trabalho conjunto dos atores frente às decisões e ações para o setor, e conseqüentemente, na promoção de um maior equilíbrio de representatividade e participação.

### **Procedimentos Metodológicos**

Considerando que o objetivo da investigação consiste em compreender as transformações provocadas pelo PRT na organização do turismo em Santa Catarina a partir de 2009, optou-se pela realização de pesquisa com características qualitativa, bibliográfica, documental, descritiva e exploratória, acreditando-se ser a estratégia mais adequada para trabalhar questões tão complexas, uma vez que o esforço empreendido busca trabalhar uma reflexão temporal de aproximadamente 10 anos.

A pesquisa foi organizada em três etapas distintas, uma revisão sistematizada, uma pesquisa documental e um aprofundamento



exploratório em investigações sobre a Regionalização do Turismo em Santa Catarina.

Na primeira, procurou-se identificar por meio de revisão sistematizada, investigações publicadas nos últimos cinco anos que tivessem relação direta com as temáticas de Turismo, Políticas Públicas, Governança Turística e Regionalização do Turismo, nas bases de dados Scopus, EBSCO e Scielo (com interface da *Web of Science*), via acesso CAFe/UEDESC.

Os termos de busca foram utilizados exclusivamente no idioma português, tendo o termo “AND” como operador *booleano*. A discriminação das palavras-chave selecionadas para a revisão sistematizada e os resultados obtidos constam a seguir, na tabela 1.

**Tabela 1** - Relação de termos de busca, operador *booleano* e número de artigos identificados.

Palavra-chave	Operador Booleano	Termo Complementar	Nº de Artigos
Turismo	AND	Políticas Públicas	146
	AND	Regionalização	09
	AND	Governança	35

**Fonte:** Elaborado pelos autores, 2022.

A combinação da palavra-chave, com o operador *booleano* “AND” e os termos complementares possibilitou identificar junto às bases de dados mencionadas um total de 190 artigos revisados por pares, destacando que a busca se limitou ao que foi produzido nos últimos cinco anos, ou seja, desde 2017.





A partir de uma avaliação preliminar dos títulos e das palavras-chave de cada uma das investigações, 88 artigos tiveram seus resumos analisados. Após a leitura dos resumos, somente os artigos que: a) o objetivo da publicação estava relacionado com a temática abordada; e b) atenderam objetivos e delimitações da metodologia semelhantes a presente investigação.

Realizada a triagem pela aplicação dos critérios de inclusão, chegou-se a um total de 23 artigos para uma análise mais detalhada. Percebeu-se que dentre os artigos selecionados pouco havia sido mapeado sobre a Regionalização do Turismo em Santa Catarina. Por isso, a investigação foi ampliada, e com isso, ganhou relevância a pesquisa documental e a pesquisa exploratória.

Com a pesquisa documental, realizou-se a análise temporal das transformações na organização do Turismo em Santa Catarina a partir do PRT. Assim como as mudanças ocorridas no Mapa do Turismo Brasileiro e as variadas composições das Regiões Turísticas ao longo do tempo, em termos quantitativos e qualitativos.

Para tanto, a coleta de dados se fundamentou em páginas na internet de instituições relacionadas ao turismo, com destaque para: página do Ministério do Turismo, da Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina - SANTUR, da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo em Santa Catarina - Fecomércio, entre outras fontes.

O recorte temporal da pesquisa contempla a análise a partir de 2009, chegando até sua última atualização, regrada pela Portaria MTur nº

41, de 24 de novembro de 2021, que teve seu lançamento em março de 2022.

Por fim, foi realizada pesquisa exploratória sobre a Regionalização do Turismo no Estado de Santa Catarina. Para isso, buscou-se artigos em duas bases de dados: Periódicos CAPES e Google Acadêmico, com a seguinte *string* de busca: “Regionalização do Turismo” AND “Santa Catarina”.

O critério de inclusão foram os artigos de anais de congressos e periódicos. Enquanto obteve-se como critério de exclusão, trabalhos de conclusão de curso, dissertações e teses. Após esse primeiro filtro de leitura, foram selecionados apenas os artigos que tratam sobre o processo de Regionalização do Turismo em Santa Catarina. Os artigos que não abordavam essa temática foram excluídos da grade de leituras. Ao todo, selecionou-se 12 artigos, em que se analisou informações como o título, autores, ano, base de dados, objetivo, metodologia e resultados.

## **Discussão dos Resultados**

Em suma, foram variados os dados coletados a partir dos procedimentos metodológicos adotados nesta investigação, possibilitando a elaboração da discussão de resultados de diferentes perspectivas. Esta etapa da pesquisa é organizada em três grandes eixos, sendo eles: Discussões Gerais sobre o PRT em Santa Catarina; Transformações no Mapa do Turismo Brasileiro em Santa Catarina; e Composição do Mapa do Turismo Brasileiro em Santa Catarina.



## **Discussões Gerais sobre o PRT em Santa Catarina**

O Turismo é uma área que movimenta a economia de forma significativa, viabilizando oportunidades de trabalho em comércio e serviços, investimentos públicos e privados em infraestrutura, entre outros impactos positivos e negativos. Natário *et al.* (2019), reconhecem o turismo como um dos setores-chave do desenvolvimento dos países e uma importante fonte de rendimento, emprego e criação de riqueza, com impactos sociais, econômicos e ambientais.

Nesta parte da investigação, buscou-se identificar o que vem sendo produzido cientificamente a respeito da Regionalização do Turismo no Estado de Santa Catarina. Logo, adotou-se como estratégia a pesquisa exploratória, sendo selecionados ao todo 12 artigos que tratam sobre esta temática.

Ao realizar a análise destes estudos, percebeu-se que a metodologia empregada na maior parte deles também envolveu pesquisa bibliográfica de caráter exploratório e pesquisa documental, utilizando para coleta de dados, por exemplo, páginas oficiais na internet de órgãos de Turismo Municipais, Estaduais, da União e internacionais.

Percebeu-se ainda, que parte dos artigos teve como objetivo apresentar a evolução do processo de categorização dos municípios no Mapa do Turismo Brasileiro em determinados períodos, mas não em uma perspectiva temporal tão ampla quanto esta (ARNHOLD JUNIOR *et al.*, 2018; ANJOS, ANDRADE, 2020; FONSECA *et al.*, 2019).



Em geral, os autores identificaram que a maior parte dos municípios das categorias A e B estão localizados no litoral, enquanto os de categoria C e D, estão concentrados no interior do Estado.

Dado este, que denota um crescimento desigual do setor turístico em Santa Catarina (litoral *versus* interior), podendo evidenciar aspectos como uma maior concentração de esforços públicos e privados no litoral, potencial de fomento ao Turismo Interno e aos Destinos Turísticos do interior, entre outras questões.

No entanto, percebeu-se também que houve aumento na quantidade de municípios cadastrados e categorizados no Mapa do Turismo Brasileiro nos últimos anos, mostrando relativo interesse dos municípios em participar do PRT.

Outra vertente estudada são as abordagens da regionalização nas políticas públicas de turismo em cidades e contextos específicos como em Blumenau, Gaspar, Pomerode e Região Carbonífera (DREHER e SALINI, 2008, 2009, 2010; PIERI, LADWIG, 2016; GRIMM et al., 2013).

Os estudos de casos evidenciaram que são poucas as ações locais em prol da efetivação da Regionalização do Turismo, e que as políticas propostas pelo Ministério do Turismo e pela SANTUR acabam sendo as realizadas. Dreher e Salini (2009) destacam que são raras as políticas públicas de turismo que realmente abordam a regionalização como foco de suas diretrizes, no entanto, os atores do setor reconhecem sua importância na elaboração destas políticas.

Outro ponto de destaque são as análises do processo de governança do turismo, que segundo Dreher e Salini (2010) ainda estão



em um estágio embrionário, e que ocorre um movimento para consolidar e legitimar o processo. Verifica-se que de modo geral ainda é baixa a participação dos demais atores da sociedade na formulação e implementação dessas políticas públicas, enfraquecendo o processo de governança turística.

Por outro lado, Sagi (2009) conclui que o Estado possui habilidades institucionais em desenvolvimento, e que tem potencial para a consolidação do processo de regionalização. Ou seja, se reconhece o potencial que o Estado possui em termos de atrativos turísticos, marcados pelos seus aspectos sociais, culturais, econômicos, como também pelas suas características geográficas e ambientais.

Por fim, há ainda artigos que discutem a relação entre o turismo e o planejamento territorial (HONORIO; ROCHA, 2020; SEVERINO; TOMASULO, 2012). Verificou-se que o turismo ainda necessita estar amparado por instrumentos legais, principalmente nos casos em que há proteção de recursos ambientais (HONORIO, ROCHA, 2020).

Além da importância do papel da legislação nas ações do turismo, Severino e Tomasulo (2012) reforçam que o planejamento estratégico do turismo precisa melhorar no Estado. Dentre os principais problemas dos municípios apontados pelos autores estão: a dependência de recursos federais e estaduais, a pouca participação do setor privado no financiamento de projetos de turismo e a pequena participação popular na formulação e implementação das ações.

Em resumo, as pesquisas sobre a Regionalização do Turismo no Estado de Santa Catarina são divididas em temáticas predominantes: 1)



Evolução do processo de categorização dos municípios no Mapa do Turismo; 2) Estudos de casos sobre a regionalização em determinados Destinos Turísticos; 3) Análises sobre o processo de governança; e 4) Articulação entre o turismo e o planejamento territorial.

A partir desse panorama, identificou-se que o processo de regionalização ainda está em fase de construção e fortalecimento nas Regiões Turísticas de Santa Catarina e que é fundamental a elaboração e execução de esforços de forma estratégica, inclusive no que tange à alocação de recursos e à integração regional.

### **Transformações no Mapa do Turismo Brasileiro em Santa Catarina**

Dando sequência nas reflexões propostas pela pesquisa, procurou-se compreender como vem ocorrendo as transformações no Mapa do Turismo Brasileiro em Santa Catarina. Para tanto, optou-se pela pesquisa documental como estratégia para coleta de dados, com destaque aos dados obtidos em páginas de instituições oficiais ligadas ao turismo na internet.

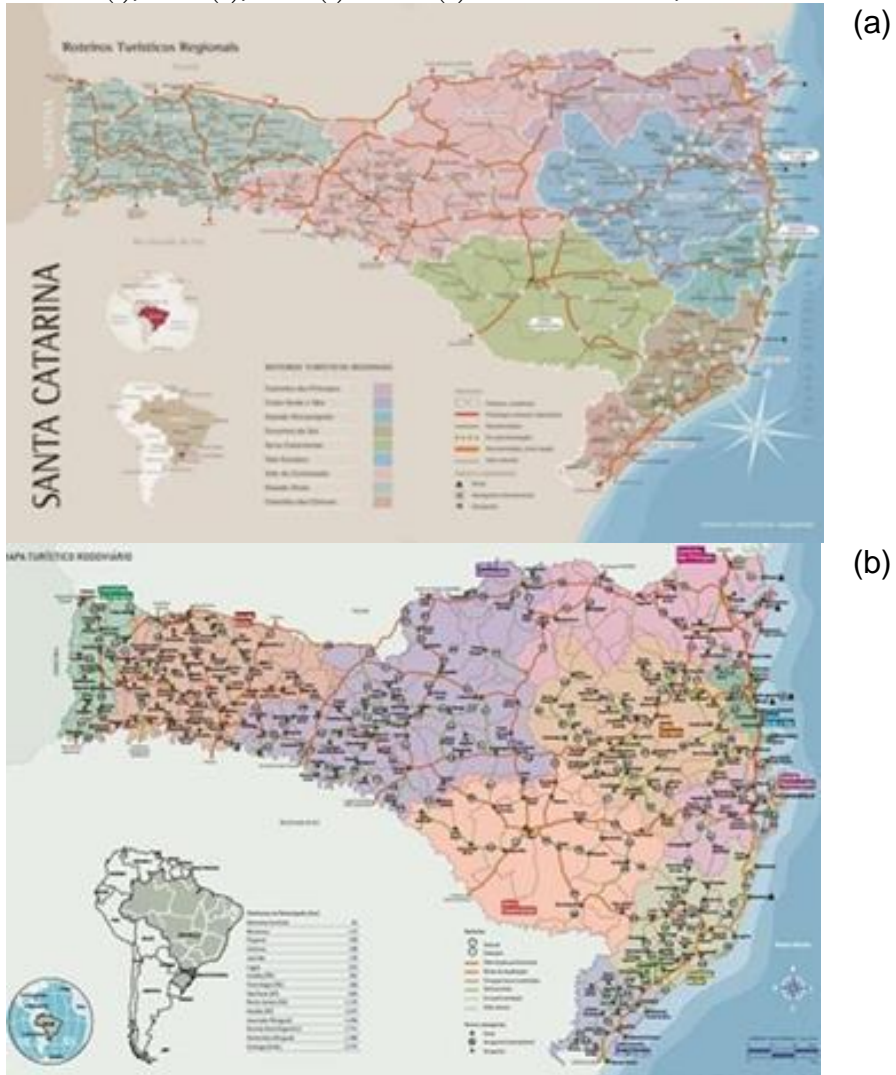
Identificou-se que o Mapa do Turismo Brasileiro foi oficialmente instituído pela Portaria MTur nº 313, de 03 de dezembro de 2013 e que desde então, vem passando por uma série de transformações no Estado de Santa Catarina. Todavia, perceberam-se alterações significativas no Mapa do Turismo em Santa Catarina nos anos de 2009, 2013, 2016 e 2019.

Assim, inicia-se a análise temporal desta investigação com a versão de 2009 do Mapa, a qual contava nesta versão com apenas 09 (nove) Regiões Turísticas, sendo elas: Grande Oeste, Vale do Contestado, Caminho dos Príncipes, Vale Europeu, Serra Catarinense, Costa Verde e



Mar, Grande Florianópolis, Encantos do Sul e Caminho dos Cânions, conforme ilustra a figura 2 (a).

**Figura 2** - Mapas das Regiões de Turismo no Estado de Santa Catarina nos anos de 2009 (a), 2013 (b), 2016 (c) e 2019 (d). Fonte: SANTUR, 2022.





(c)



(d)

Por sua vez, em 2013, os municípios catarinenses foram agrupados em 10 (dez) Regiões Turísticas, com a criação da Região Caminhos da Fronteira, derivada do desmembramento da Região Grande Oeste, conforme ilustrado na figura 2 (b).





Já em 2016, o Mapa do Turismo Brasileiro em Santa Catarina teve o aumento de 02 (duas) Regiões Turísticas, a Caminhos do Alto Vale e a Vale das Águas. Logo, passando a contar com 12 (doze) Regiões Turísticas, conforme apresentado na figura 2 (c).

Como mencionado, as últimas alterações sofridas pelo Mapa do Turismo Brasileiro em Santa Catarina ocorreram em 2019, quando o Estado passou a contar com suas atuais 13 (treze) Regiões Turísticas. Isso se deu a partir da criação da Região do Vale dos Imigrantes, no Meio-Oeste catarinense. Desta forma, chega-se a atual configuração do Mapa, de acordo com a figura 2 (d).

A partir desta análise temporal, a investigação identificou uma tendência de crescimento no número de Regiões Turísticas no Estado de Santa Catarina, iniciando com 9 (nove) Regiões Turísticas, passando a 10 (dez), 12 (doze) e chegando as atuais 13 (treze) Regiões que compõem o Mapa Brasileiro do Turismo em Santa Catarina.

Identificou-se também, que este número de RT's pode aumentar ainda mais, já que existem mobilizações e pleitos ocorrendo neste sentido, como no caso da proposição apresentada pela Associação dos Municípios do Alto Uruguai Catarinense - AMAUC à Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina - SANTUR, na qual se solicita a criação da 14<sup>a</sup> Região Turística Catarinense.

Segundo a Fecomércio de Santa Catarina (2021), a criação de uma nova Instância de Governança Regional de Turismo - IGR poderá potencializar o turismo regional das 14 (quatorze) cidades que integram a AMAUC, sendo elas: Alto Bela Vista, Arabutã, Concórdia, Ipira,



Ipumirim, Irani, Itá, Jaborá, Lindóia do Sul, Peritiba, Piratuba, Presidente Castello Branco, Seara e Xavantina. Já na sequência das discussões, o artigo aprofunda sua análise no quantitativo dos municípios que compõem as Regiões Turísticas ao longo dos anos.

### **A Configuração do Mapa do Turismo Brasileiro em Santa Catarina**

Como visto, após a criação do MTur em 2003, o órgão passou a trabalhar o turismo de forma regionalizada, emitindo normativas objetivando instruir a gestão pública do setor. Como a Portaria MTur nº 105, de 16 de maio de 2013, que instituiu o Programa de Regionalização do Turismo e a Portaria MTur nº 313, de 03 de dezembro de 2013, que estabeleceu o Mapa do Turismo Brasileiro, instrumento de orientação para as políticas públicas no território brasileiro (BRASIL, 2013).

Assim, é possível afirmar que o Programa de Regionalização do Turismo - PRT tem o importante papel de estimular a organização e o planejamento da atividade turística a partir de determinada área territorial, estimulando a implementação de políticas públicas com base nas dinâmicas de planejamento regional, buscando fortalecer a atividade nas diversas regiões e procurando abranger o Brasil como um todo, inclusive o Estado de Santa Catarina.

Dadas as variadas características dos 295 municípios catarinenses com relação a geografia, economia, cultura, infraestrutura, serviços turísticos, entre outras, o PRT atualmente, organiza o território de Santa Catarina em 13 (treze) Regiões Turísticas, as quais são brevemente apresentadas no quadro 1.



**Quadro 1 - Regiões Turísticas Catarinenses.**

<b>Região Turística</b>	<b>Características da Região</b>
Caminhos do Contestado	Tem importante valor histórico em função da Guerra do Contestado, ocorrida no início do século XX, com destaque para Porto União e Caçador.
Vale Europeu	Localizada no Vale do Itajaí, abriga cidades com forte herança de colonizadores alemães e italianos como as famosas Blumenau, Pomerode e Indaial.
Grande Oeste	Tem o Turismo Rural, o Ecoturismo e a Gastronomia como destaque, além dos municípios de Xanxerê e Chapecó, principal centro urbano e econômico.
Caminho dos Príncipes	Possui paisagens litorâneas e rurais, abrigando Joinville (uma das principais cidades do Estado), além de São Francisco do Sul e Corupá.
Caminhos da Fronteira	Faz fronteira com Rio Grande do Sul, Paraná e Argentina. É ótima para Ecoturismo e Esportes de Aventura, tendo Dionísio Cerqueira como destaque.
Fórum Turístico de Regionalização do Turismo Encantos do Sul	Abriga destinos turísticos como a histórica Laguna, além do Ecoturismo, do Termalismo e dos Esportes de Aventura, em Garopaba, Gravatal, entre outros.
Caminho dos Canyons	Colonizada por italianos, alemães e portugueses, abriga o Geoparque Caminhos dos Cânions do Sul, destacando-se Araranguá, Praia Grande, entre outras.
Vale das Águas	Um destaque é a Cachoeira Salto Saudades em Quilombo, outro é o termalismo de Águas de Chapecó, além do Turismo Religioso em Caibi.
Serra Catarinense	Sede dos primeiros hotéis-fazenda do Brasil, destaca-se no Turismo Rural, com municípios como Urubici, São Joaquim e Urupema.
Grande Florianópolis	Possui opções como termalismo, turismo religioso, paisagens rurais e belíssimas praias como as de Governador Celso Ramos, Palhoça e Florianópolis.
Costa Verde & Mar	Com águas verde-esmeralda, destacam-se cidades como Balneário Camboriú, Bombinhas e Itapema. Além de variados serviços, inclusive parque temático.

**Continua**

Continuação

Caminhos do Alto Vale	Com vocação para Ecoturismo, Agroturismo e Esportes de Aventura, encanta por sua natureza, com destaque para Agrolândia, Ituporanga, entre outros.
Vale dos Imigrantes	Tem na natureza, nas águas termais e na cultura suas fortes vocações, com destaque para municípios como Fraiburgo, Piratuba, Treze Tílias, entre outros.

**Fonte:** Elaborado pelos autores com base no website da SANTUR, 2022.

Já na tabela 2, são apresentados os números de municípios participantes por Região Turística do Estado de Santa Catarina, definidos pelo Programa de Regionalização do Turismo (PRT) nas últimas 04 (quatro) alterações do Mapa do Turismo pelo MTur.

**Tabela 2** - Número de Municípios nas Regiões Turísticas do Estado de Santa Catarina por Ano.

Regiões Turísticas	Nº de Municípios por Ano			
	2009*	2013*	2016*	2019*
Caminho dos Canyons	15	9	15	10
Caminho dos Príncipes	20	14	16	13
Caminhos do Alto Vale	0	0	22	23
Costa Verde & Mar	11	13	12	10
Encantos do Sul	30	19	20	15
Grande Florianópolis	13	13	14	7
Grande Oeste	76	5	4	15
Serra Catarinense	17	8	12	11
Vale do Contestado	62	25	32	4
Vale Europeu	49	17	17	17
Caminhos da Fronteira	0	9	9	15
Vale das Águas	0	0	11	12
Vale dos Imigrantes	0	0	0	25
<b>Nr. de Municípios</b>	<b>293</b>	<b>132</b>	<b>184</b>	<b>177</b>

**Fontes:** (\*) Dados Abertos do MTur, 2022.

(\*\*) Relatórios de Composição de Regiões do MTur, 2022.

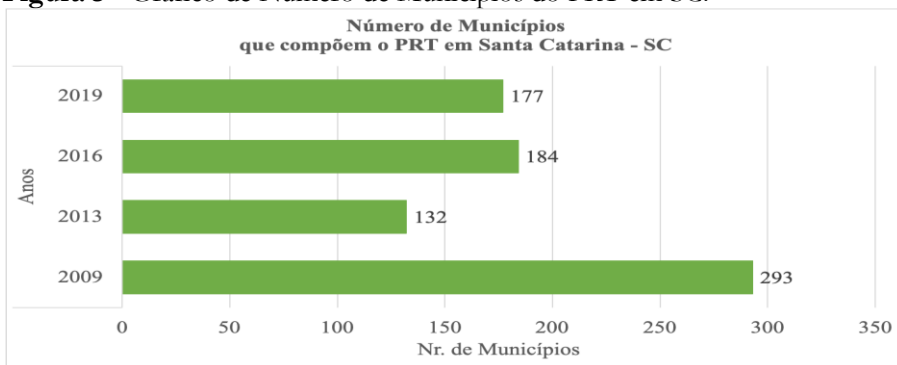


O estudo indica que o número de municípios participantes do PRT em Santa Catarina teve no ano de 2009 seu período mais expressivo, quando o território era organizado em 09 (nove) Regiões Turísticas, período em que os critérios e o Mapa do Turismo Brasileiro ainda não haviam sido sistematizados, ilustrado pela figura 3.

Percebeu-se também, uma redução em relação ao ano subsequente, claramente refletindo os ajustes nos critérios de inclusão e exclusão do PRT, a partir da Portaria MTur nº 313, de 03 de dezembro de 2013, que em seu artigo 2º trouxe uma série de exigências para os municípios, tais como: possuir oferta de serviços turísticos, características similares e/ou complementares e serem limítrofes.

Importante citar que em 2016 houve um crescimento no quantitativo de municípios em comparação ao ano de 2013. No entanto, em 2019 identificou-se uma redução no número de municípios no Mapa.

**Figura 3** - Gráfico de Número de Municípios do PRT em SC.



**Fonte:** Relatórios de Composição de Regiões do MTur, 2022.

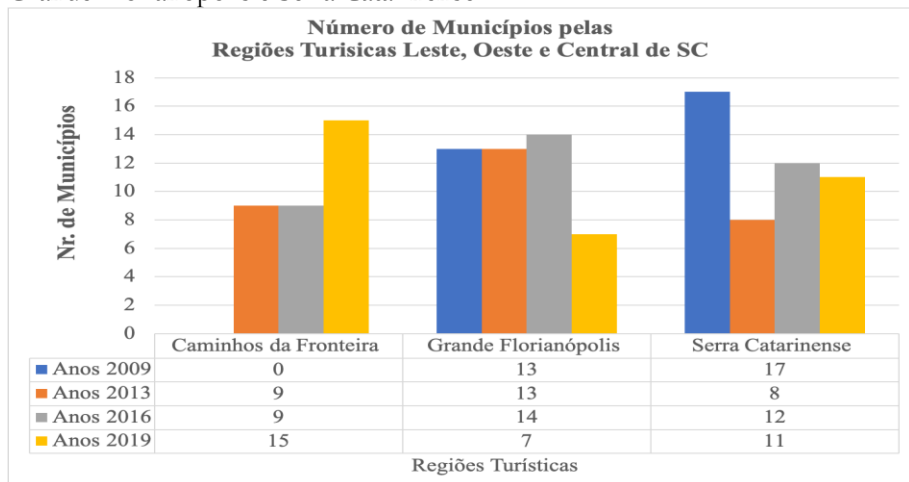
Para aprofundar um pouco mais esta análise, optou-se por selecionar três Regiões Turísticas da área territorial catarinense, as quais,



estão espalhadas geograficamente no território do Estado de SC da seguinte maneira: no Extremo Oeste foi selecionada a Região Turística Caminhos da Fronteira; no Extremo Leste, a Região Turística da Grande Florianópolis; e na Região Central, a Região Turística da Serra Catarinense, conforme ilustra a figura 4.

A seleção dessas Regiões Turísticas também se justifica por suas respectivas representatividades no setor, já que a primeira se constitui em área de fronteira internacional, a segunda é um município com características geográficas insulares que abriga a capital do Estado, enquanto a terceira se constitui em importante destino de inverno, inclusive abrigando o fenômeno natural da neve, atraindo um considerável fluxo turístico entre os meses de maio e agosto.

**Figura 4** - Gráfico de Número de Municípios nas RT's: Caminhos da Fronteira, Grande Florianópolis e Serra Catarinense.



**Fonte:** Relatórios de Composição de Regiões do MTur, 2022.

Uma das mais importantes Regiões Turísticas do Estado de SC, por conter a capital do Estado como mencionado, e por consequência,



apresentar uma maior infraestrutura disponível para a prática do turismo, somado à geografia singular e natureza exuberante de uma ilha, a Região da Grande Florianópolis se manteve com a média de treze municípios participantes até o ano de 2016. Já em 2019, houve uma queda de 46% no número de municípios em comparação a média informada.

Por sua vez, a Região Caminhos da Fronteira, situada no Extremo Oeste do Estado de Santa Catarina, foi introduzida somente no ano de 2013 no Mapa do Turismo, iniciando com nove municípios em 2013, repetindo este número em 2016, e crescendo cerca de 67% em 2019, alcançando a marca de quinze municípios.

Como mencionado, a Região se destaca por ser área de fronteira, constituindo-se em importante corredor terrestre para o fluxo de turistas internacionais ao Estado, principalmente aqueles oriundos da Argentina, um dos principais destinos emissores de turistas internacionais ao território catarinense.

Por fim, entre as três Regiões Turísticas analisadas, a Região Turística da Serra Catarinense, onde predomina o Turismo Rural e de Inverno, foi a que teve a maior variação na dinâmica de inclusão e exclusão de municípios. Iniciando com dezessete municípios em 2009, tendo uma expressiva diminuição de 53% no período seguinte, retomando o crescimento no número de municípios em 50% no ano de 2016 e totalizando em doze municípios.

Sendo que em 2019 teve também a exclusão de um município, em comparação com o ano anterior, ou seja, um decréscimo de apenas 8%. Ainda, cabe também reiterar, que a Região se destaca como núcleo



receptor de turistas de inverno, com a frequente ocorrência de períodos de intenso frio e até mesmo de neve, em determinados momentos.

Analisando de forma geral, percebem-se importantes variações para mais e para menos na composição do Mapa ao longo dos anos em questão (2009, 2013, 2016 e 2019), o que ilustra uma relativa instabilidade e aponta para a necessidade de um trabalho mais intenso e constante da gestão pública do turismo do Estado junto às Regiões Turísticas, objetivando a permanência, o crescimento e o fortalecimento do PRT em Santa Catarina.

Desta forma, pode-se avaliar que a normatização do PRT na esfera federal trouxe impactos importantes em 2013, definindo critérios para indicar os municípios a serem prioritariamente trabalhados no setor. Ilustrando também, a necessidade de criarem normas específicas para o Programa em Santa Catarina, atualmente inexistentes.

## **Conclusões**

Embora possam existir efeitos colaterais negativos, a atividade turística possui um importante potencial de contribuição ao desenvolvimento de um território. Portanto, políticas públicas que ofereçam suporte na organização, estruturação, planejamento, gestão estratégica, informação, ou ainda, no monitoramento para o progresso do turismo, são consideradas extremamente positivas, como é o caso do Programa de Regionalização do Turismo - PRT.

A pesquisa demonstrou que o Brasil vem realizando esforços na busca da organização territorial do turismo há um tempo considerável, iniciando com o Programa de Municipalização do Turismo (1994) e





passando para o Programa de Regionalização do Turismo, a partir da criação do MTur em 2003.

Implementado no Brasil em 2004, percebeu-se com a investigação, que o PRT vem se consolidando como uma das principais políticas públicas do Ministério do Turismo nos últimos 15 anos.

O programa impacta diretamente a organização da atividade nos diferentes territórios brasileiros, trazendo uma série de premissas e compromissos como seus eixos de atuação: a gestão descentralizada; o planejamento e o posicionamento de mercado; a qualificação profissional; o empreendedorismo, a captação e a promoção de investimentos; a infraestrutura turística; a informação ao turista; a promoção e o apoio a comercialização; e o monitoramento.

Identificou-se ainda, que apesar do Mapa do Turismo Brasileiro ter surgido apenas em 2013, ele vem passando por transformações desde 2009 em Santa Catarina. Variando em suas respectivas composições e em suas configurações, passando de nove a treze Regiões Turísticas (RT's) e havendo discussões atuais sobre o aumento desse número, indicando forte tendência para a criação de novas RT's. Todavia, há que se trabalhar a atividade de forma estratégica e organizada.

Todavia, apesar do PRT trazer essa prerrogativa ao interlocutor estadual, a investigação não identificou a existência de nenhum estudo técnico-científico como catalisador destas transformações na organização do turismo em Santa Catarina. Possibilitando inferir que as mesmas vêm ocorrendo, quase que exclusivamente, a partir de decisões de cunho político, carecendo de planejamento e normatização que favoreçam a gestão estratégica e organizada do setor.



Assim, percebe-se que estas transformações surgem das dinâmicas sociais, políticas e das disputas de poder, carecendo da execução efetiva dos preceitos instituídos na Portaria que rege o PRT e nos desdobramentos que devem ser instituídos pelos interlocutores estaduais.

Afinal, são compromissos dos interlocutores estaduais: a definição de critérios complementares aos definidos na Portaria do MTur; a realização de oficinas ou reuniões de mobilização; evitar o excesso de municípios em uma mesma região turística; evitar regiões turísticas compostas por um único município; adotar para a região turística um nome que transmita e valorize sua identidade; o fomento ao planejamento regional do turismo; entre outras medidas.

Dessa forma, a investigação evidencia o importante potencial de contribuição desta política pública do governo federal para o planejamento e desenvolvimento territorial. Mas, ao mesmo tempo, ilustra sua relativa fragilidade, ao evidenciar a carência de efetividade em sua condução, na falta da definição de objetivos estratégicos, em seu papel no que tange à aplicação de recursos públicos no turismo, entre outros aspectos limitantes.

Acredita-se assim, que a investigação tenha alcançado seus objetivos e respondido a pergunta da pesquisa, auxiliando tanto na perspectiva empírica e gerencial da gestão pública do turismo, quanto na discussão científica no campo de políticas públicas de turismo e governança turística. Todavia, considerando suas limitações, acredita-se também que ainda há muito o que se avançar com o PRT, não somente em Santa Catarina, mas no Brasil como um todo.



## REFERÊNCIAS

- ANJOS, F. A. dos; ANDRADE, I. C. F. de. **As regiões turísticas de Santa Catarina: análise do desenvolvimento turístico regional a partir da categorização do mapa do turismo brasileiro – 2019 (MTUR)**. Turismo, visão e ação, 435-457, 2020.
- ARNHOLD JUNIOR, M. et al. **A categorização nas regiões turísticas de Santa Catarina**. Applied Tourism, v. 3, n. 2, p. 274-295, 2018.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. **Censo Brasileiro de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, p. 11, 2012.
- BRASIL. Ministério do Turismo - MTur. **Programa de Regionalização do Turismo - PRT**. Secretaria Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões, 2022. Disponível em: <[http://regionalizacao.turismo.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26&Itemid=316](http://regionalizacao.turismo.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=316) > Acesso em: 31 de maio de 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo - MTur. **Anuário Estatístico de Turismo 2021 - Volume 48 - Ano Base 2020 - 2a Edição**. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/ptbr/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/observatorio/anuario-estatistico> > Acesso em: 31 de maio de 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo - MTur. **O Mapa do Turismo Brasileiro 2022**. Disponível em: <<http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>> Acesso em: 31 de maio de 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo - MTur. **Portaria Ministerial nº 313, de 03 de dezembro de 2013**. Define o Mapa do Turismo Brasileiro e dá outras providências, 2013. <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo/plano-nacional-2013-pdf>> Acesso em: 31 de maio de 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo - MTur. **Dados Abertos do Ministério do Turismo 2009**. <[https://dados.turismo.gov.br/dataset/mapa-do-turismo-brasileiro/resource/cc93abe2-cf3d-401d-87d7-81dc85e9a043?inner\\_span=True](https://dados.turismo.gov.br/dataset/mapa-do-turismo-brasileiro/resource/cc93abe2-cf3d-401d-87d7-81dc85e9a043?inner_span=True) > Acesso em: 31 de maio de 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil**. Diretrizes Políticas. Brasília: Ministério do Turismo, 2013.
- CANDIOTTO, L. Z. P.; SANTOS, R. A. **Experiências Geográficas em Torno de uma Abordagem Territorial**. Territórios e Territorialidades: Teorias, Processos e Conflitos. São Paulo. 1ª Edição p. 315 - 340. Expressão Popular. 2009.
- COSTA, T.; LIMA, M. J. **Cooperação em turismo e desenvolvimento regional**. Estudos de Turismo e Gestão, v. 14, n. 4, p. 50-62, 2018.

SILVA, D.L.; SCHMITT, I.G.; GAIO JÚNIOR, A.; HERCULANO, H. C. As transformações na organização do turismo de Santa Catarina a partir de 2009, com base no programa de regionalização do turismo - PRT. In:



COUTINHO, A. C. A.; NÓBREGA, W. R. de M. **A governança em destinos turísticos: desafios na sociedade contemporânea.** Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, v. 13, p. 55-70, 2019.

DREHER, M. T.; SALINI, T. S. **Regionalização e políticas públicas no turismo:** proposta bem (in)tencionada distante da práxis! V Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, v. 27, 2008.

DREHER, M. T.; SALINI, T. **PPS de regionalização do turismo na região de Blumenau, Santa Catarina.** Gestão e regionalidade, v. 25, n. 74, 2009.

DREHER, M. T.; SALINI, T. S. **Governança e políticas públicas de turismo em Gaspar, Santa Catarina.** VI seminário de pesquisa em turismo do Mercosul, v. 6 2010.

FECOMÉRCIO SC. **Trade articula criação da 14ª região turística no Meio Oeste de SC.** Fecomércio de Santa Catarina, 2021. <<http://fecomercio-sc.com.br/noticias/trade-articula-criacao-da-14a-regiao-turistica-no-meio-oeste-de-sc/>> Acesso em: 31 de maio de 2022.

FERNANDES, L. M. M.; SOARES, J. R. R.; CORIOLANO, L. N. M. T. **Governança na Política de Regionalização do Turismo no Estado do Ceará - Brasil.** Revista Portuguesa de Estudos Regionais, n. 55, p. 95-108, 2020.

FONSECA, M. A. P. da et al. **Políticas públicas e a interiorização do turismo no Brasil.** XIII ENANPEGE, 2019.

FONSECA, M. A. P. **Programa de regionalização do turismo:** análise comparativa dos indicadores turísticos nos estados brasileiros de Santa Catarina, Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte. Geo crítica, 2019.

GOMES, C. C.; MARCUSSO, E. F. **Turismo e territorialidade:** o território da cerveja da Região Serrana do RJ como vetor da governança e do desenvolvimento local. Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, v. 16, 2022.

GRIMM, I. J. et al. **Políticas Públicas do Turismo e Sustentabilidade:** a interrelação na esfera nacional, estadual e local. Revista turismo visão e ação, v. 15, n. 1, p. 95-111, 2013.

HONORIO, I. C.; ROCHA, I. de O. **Políticas públicas de turismo na Legislação Federal e do Estado de Santa Catarina.** Revista brasileira de ecoturismo, v. 13, n. 2, 2020.

IBGE, Censo. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE. Cd-Rom. [Links],** 2022.

LIMA e SILVA D.; CEMBRANEL, P.; RITA, R. M. **Public tourism in the State of Santa Catarina - Brazil.** Contemporary Tourism Challenges, 2022.

SILVA, D.L.; SCHMITT, I.G.; GAIO JÚNIOR, A.; HERCULANO, H. C. As transformações na organização do turismo de Santa Catarina a partir de 2009, com base no programa de regionalização do turismo - PRT. In:



NATÁRIO et al. **O impacto do turismo das aldeias históricas de Portugal:** um quadro de análise. Finisterra, v. 54, n. 111, p. 21-36, 2019.

NÓBREGA, W. R. M. **Turismo e Políticas Públicas na Amazônia Brasileira:** instâncias de governança e desenvolvimento nos municípios de Santarém e Belterra, Oeste do Estado do Pará. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. Universidade Federal do Pará, 2012.

PECQUEUR, B. **Le développement territorial:** une nouvelle approche des processus de développement pour les économies du Sud. Grenoble: Institut d Géographie Alpine, 2004.

PIERI, R.; LADWIG, N. I. **Análise do potencial turístico dos municípios da AMREC - Associação dos Municípios da Região Carbonífera do Sul do Estado de Santa Catarina.** Revista tecnologia e ambiente, v. 22, 2016.

SANTA CATARINA. **Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina - SANTUR.** Disponível em: < <http://www.santur.sc.gov.br> > Acesso em: 31 de maio de 2022.

SAGI, L. C. **Capacidade institucional para gestão do turismo:** definição de indicadores e análise com base no estudo de caso de Santa Catarina. Revista hospitalidade, v. 6, n. 1, p. 51-76, 2009.

SEVERINO, S.; TOMASULO, S. **Planos estratégicos municipais de turismo do Estado de Santa Catarina – roteiros turísticos regionais:** um estudo. Turismo em análise, v. 23, n. 2, p. 408-436, 2012.

SILVA; CEMBRANEL e RITA, **Tourism public policies: a reflection from the brazilian territory, Proceedings Of The International Scientific Conference, p. 446-454, 2022**

UNITED NATIONS. **Earth Summit:** United Nations Conference on Environment and Development. 1992.

VIRGINIO, D. F.; FERREIRA, L. V. **Gestão pública do turismo: uma análise da política de regionalização no período 2004-2011 no Rio Grande do Norte, Brasil.** Caderno Virtual de Turismo, Rio de Janeiro, v. 13, n. 2, 2013.

XAVIER, T. R.; TOTTI, K. Á. S.; RADDATZ, S. M. F. **Aplicação do Programa de Regionalização do Turismo em uma instância de governança regional no Estado do RS, Brasil.** Turismo Visão e Ação, v. 23, p. 86-109, 2020.

ZAGHENI, E. S. da S. **Estrutura de cooperação para redes interorganizacionais do turismo:** um estudo no município de Itajaí-SC. Tese de Doutorado, UFSC, 2011.



# UM PANORAMA SOBRE O PORTO DE SANTOS NO CONTEXTO DO MERCADO TURÍSTICO BRASILEIRO

Aristides Faria Lopes dos Santos

O ponto de partida para o desenvolvimento desta pesquisa foi a III Conferência Internacional de Turismo & História (TurHist), evento promovido pela Universidade de Caxias do Sul (UCS) e instituições parceiras e realizado nos dias 28 e 29 de março de 2019, ainda antes da pandemia motivada pela disseminação em massa do então novo coronavírus.

Naquela ocasião, um dos temas centrais da conferência foram os “Indicadores de performance turística & sustentável” (linha temática 3). Assim, neste estudo foram discutidos aspectos históricos inerentes ao Porto de Santos e índices de desempenho mercadológico contemporâneos apresentados por seus operadores, com especial interesse no desenvolvimento da atividade turística.

Adicionalmente, registre-se a motivação pessoal do autor, que é descendente de portugueses, italianos, turcos e libaneses, que se dedicaram às mais variadas atividades econômicas: desde a mascatearia, o comércio de roupas, alimentos e hospedagem até o a produção de café no interior paulista. O estudo, então, da história econômica brasileira e, em especial,



do estado de São Paulo se fez presente nesta investigação, ainda que de modo superficial.

Desde meados do século XIX até as primeiras três décadas do século XX, migrantes oriundos de diversos países desembarcando no Porto de Santos e se instalaram nesta mesma região, na capital e interior paulista.

Com o tempo, estas pessoas desenvolveram atividades econômicas relacionadas aos seus costumes originais: comércio (tecelagem, comércio de tecidos e vestimentas), alimentos e bebidas, hospedagem e locações residenciais, além de atividade agrícola, por exemplo.

É interessante notar, inclusive, que muitas das histórias relacionadas às comunidades imigrantes se confundem com as origens das próprias cidades paulistas onde viram a se instalar. Deste modo, é possível, desde já, vislumbrar rumos para futuras investigações.

A área de abrangência deste estudo é a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), instituída pela Lei Complementar nº 815, de 30 de julho de 1996, no litoral do estado de São Paulo, onde fica o Porto de Santos, que se estende, mais especificamente, pelos municípios de Cubatão, Guarujá e Santos.

O objetivo da pesquisa foi apresentar panorama sobre as atividades sociais, históricas e econômicas do Porto de Santos. Neste sentido, o presente estudo exploratório foi realizado com abordagem qualitativa, baseada em pesquisa bibliográfica e pesquisa documental.



O resultado da revisão bibliográfica encontra-se apresentado na seção de contextualização teórica, onde foram estruturadas três partes complementares entre si: a primeira dedicada sucintamente aos processos migratórios para o Brasil, a segunda acerca do processo histórico de ocupação e urbanização do território santista. Já os dados obtidos a partir da pesquisa documental foram compilados na seção de apresentação e análise dos resultados.

### **Procedimentos metodológicos**

Este trabalho configura-se exploratório, cuja abordagem do tratamento dos dados coletados foi qualitativa (RAUPP; BEUREN, 2006). Procedeu-se pesquisa bibliográfica e pesquisa documental enquanto técnicas de coletas de dados. Foi feita, então, revisão bibliográfica assistemática, com a busca por artigos, livros, teses e dissertações. De modo complementar, buscou-se identificar a legislação alusiva aos assuntos em pauta (MARTINS; THEÓPHILO, 2007; CRESWELL, 2010).

A revisão bibliográfica foi feita entre os meses de outubro e novembro de 2018 e a análise dos dados coletados foi feita entre 25 e 30 do mesmo mês. Entre dezembro daquele ano e janeiro de 2020 foi feita coleta de dados documentais, por meio de bases de dados governamentais. O tratamento destes dados foi feito, longitudinalmente no tempo, ou seja, em sessões que se estenderam entre os anos de 2020 e 2021. Neste contexto, a apresentação e discussão dos resultados foi feita nos primeiros meses de 2022.



Para a coleta de dados documentais procedeu-se pesquisa nas bases de dados da Câmara Municipal de Santos, da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP), da Companhia Docas de Santos (CODESP), do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini (Concais S/A) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Os resultados desta fase da pesquisa encontram-se na seção de apresentação e análise dos resultados.

O texto foi, então, estruturado da seguinte maneira: na seção seguinte foi apresentado o referencial teórico elaborado a partir de pesquisa bibliográfica; depois, apresentação e análise dos resultados obtidos na fase de pesquisa documental; em seguida, são apresentadas as considerações finais seguidas pela lista de referências mencionadas ao longo do texto.

### **Contextualização teórica**

Nesta seção são apresentados dados acerca dos processos migratórios para o Brasil e da ocupação e urbanização do território santista. No capítulo seguinte, de modo complementar, apresenta-se um panorama macroeconômico da economia brasileira com foco no setor de viagens e turismo.

### **Processos migratórios no Porto de Santos**

A consolidação de fluxos migratórios para o Brasil e do comércio internacional a partir e a para o Porto de Santos, impôs a esta cidade uma modernização prematura, que culmina atualmente em ruas e calçadas estreitas na região central e nas imediações do porto.



Santos e Matos (1987, p. 16) destacam que “os primeiros bondes elétricos chegaram a Santos em 3 de janeiro de 1908, importados da Inglaterra. Vieram parcialmente montados e após o desembarque marítimo, no cais do Valongo”, que era o único trecho do porto aparelhado para grandes volumes e embarcações de grande porte à época, como será detalhado em seguida.

Segundo Pires (2001, p. 7), “a propulsão à hélice superou as rodas de pás e gerou o conhecimento técnico necessário para, mais tarde, compor as turbinas a vapor, que deixariam a Inglaterra com a liderança tecnológica”. O advento dos navios a vapor (paquetes) em detrimento aos veleiros, já a partir de 1850, empresas passaram a ofertar serviços regulares de transporte de passageiros – migrantes e mesmo turistas – para as Américas (CORNEJO; GERODETTI, 2001; LOHMANN; PANOSSO NETTO, 2012).

Bastos (2003, p. 73) afirma que houve intensificação dos fluxos migratórios no século XIX e que, assim, “a província de São Paulo foi destino de muitos imigrantes, quer em direção às fazendas produtoras de café, localizadas no interior, quer pelas potencialidades existentes na sua capital”. Cabe citar que muitos destes imigrantes partiram, sim, de portos europeus, mas eram oriundos de países do Oriente Médio. Além disso, é importante notar que após o desembarque no Porto de Santos, muitos permaneceram no próprio litoral paulista, fixando residência sem passar pela Hospedaria dos Imigrantes, na capital – o que diminui a possibilidade de se encontrar registros formais da chegada destas pessoas ao país.



O desenvolvimento da infraestrutura urbana de Santos e sua proximidade com a capital paulista, cujo acesso era – e ainda é – feito por caminhos que passam pelo município de Cubatão, são fatores que fizeram desta localidade um importante destino de lazer e turismo desde o final do século XIX até a atualidade (TORRES; BRAGA JUNIOR; BORGES, 2002).

Silva (2004, p. 54) cita a alta concentração de atividades de recreação e lazer no Rio de Janeiro, em São Paulo e Belo Horizonte e, notadamente, nas regiões litorâneas da região sudeste, onde se nota “(...) o congestionamento sazonal das infraestruturas de transporte e hospedagem em determinadas áreas, enquanto regiões bem mais extensas são relativamente pouco exploradas e conhecidas (...).

O transporte marítimo executado por navios propulsionados a vapor propiciou o aumento do tamanho destas embarcações e, naturalmente, o crescimento exponencial dos fluxos migratórios e do comércio internacional. Com isso, no Porto de Santos, segundo Dias (2005, p. 59), verificou-se a “necessidade de se construir um ancoradouro mais eficiente, que viesse a corresponder à evolução da indústria naval”.

No contexto dos estudos da Hospitalidade, a autora destaca que estes processos migratórios e o encontro entre imigrantes e nativos caracteriza a hospitalidade familiar ou doméstica, ou seja, “uma forma de acolhimento pautada por relações de reciprocidade e/ou generosidade do anfitrião” (idem, p. 75).

Por sua vez, Pires (2001, p. 137) cita relato que afirma que “(...) o povo de Santos era notoriamente conhecido por sua falta de



hospitalidade”. Conforme o autor, o fato se devia à “grande afluência de estrangeiros e renegados de outras nações, que enrijecera os corações contra estes apelos à sua vontade”; Como visto, neste trabalho foi tomada como referência a ascendência familiar do autor, neste sentido, vale o relato referente ao município de Descalvado – importante centro produtor de café desde meados do século XIX.

Segundo Kastein (2016, p. 6), o incremento da presença de trabalhadores imigrantes na região verificado principalmente no fim do século XIX e começo do século XX pode ser explicado por dois principais fatores:

A cultura do café, alcança as grandes áreas de terra roxa, há uma enorme expansão da cultura do café que coincide com a abolição da escravatura e assim a falta de braços. Imigram dos países europeus superpovoados, italianos, portugueses, alemães e outros dirigindo-se para as frentes pioneiras (KASTEIN, 2016, p. 6).

Conforme o autor, entre 1890 e 1910, o município de Descalvado recebeu, aproximadamente 3.000 famílias de imigrantes italianos, cuja influência sociocultural e econômica se faz presente até os dias atuais.

### **Ocupação e urbanização do território santista**

Nesta seção, é apresentado um panorama histórico acerca do processo de constituição urbana do município de Santos (SP). Foram abordados temas como transporte coletivo, saneamento básico, implementação de equipamentos de lazer, serviços de hospedagem, alimentação e instalação de entidades públicas e privadas na localidade.



## **O início da ocupação do Brasil no século XVI**

As origens da cidade de Santos confundem-se com as origens do Brasil. O litoral paulista foi descoberto no início do ano de 1502. Durante expedição em 1532, Martim Afonso de Souza, desembarcou na Ilha de São Vicente com a função de dividir as terras existentes entre os fidalgos que o acompanhavam. A ilha foi habitada por europeus e, desta ocupação espontânea, surgiram dois pequenos núcleos urbanos.

O Povoado de São Vicente foi elevado à categoria de “vila” por Martim Afonso, em 1532. O segundo núcleo urbano a surgir foi chamado de “Nova Povoação”, fundado, por volta de 1540 por Brás Cubas, quando transferiu o porto que atendia a região, situado na Ponta da Praia, para o outro lado da ilha, junto a um pequeno morro que foi chamado, depois, de Outeiro de Santa Catarina.

Santos foi elevada à condição de “vila” em 1545, mesmo ano que marca a origem do porto, originalmente ligado ao tráfico de escravos e ao comércio de sal, que era vendido por preços muito altos e em quantidade insuficiente. A vila do Porto de Santos, depois simplesmente Vila de Santos, é já de então o principal porto do litoral paulista. Em sua história está registrada a economia açucareira, a dispersão bandeirante e a época do café (SANTOS, 2007).

## **Séculos XVII e XVIII: período de certa apatia**

Durante o ano de 1602, o Governador Geral do Brasil, Dom Francisco de Souza, ao visitar a Capitania de São Vicente, sobe ao Monte Serrat e, encantado com sua beleza, ordena a construção de uma capela



em homenagem à santa de sua devoção, *Nossa Senhora do Monserrat*, padroeira da Cataluña, Espanha. A partir de então, o morro passou a ser chamado definitivamente de “Monte Serrat”. As obras de tal capela foram concluídas em 1609.

Anos depois, em 1615, o corsário holandês Joris Van Spielbergen invadiu a Vila de Santos. O vigia, ao avistar os navios, alertou a população que subiu o morro rumo a capela para orar. Quando os invasores armados empreendiam marcha nas encostas do morro houve um desmoronamento que soterrou grande parte dos piratas e acabou por afugentar os demais, pondo fim ao temível intento.

A Vila de Santos não se desenvolveu muito por mais de dois séculos, permanecendo com suas características coloniais até o final do século XVIII. No final de 1775, a pequena Vila ainda possuía apenas 1500 habitantes. A Capela do Carmo foi edificada em 1752, pela Venerável Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo (CORNEJO; GERODETTI, 2001).

A partir do ano de 1765 o cultivo da cana-de-açúcar foi retomado na Capitania de São Vicente. Em decorrência disso, em 1792, foi construída a Calçada do Lorena, por iniciativa do então Governador José Maia de Lorena, com o auxílio de engenheiros franceses, a fim de escoar a produção de açucareira em direção ao litoral (SANTOS, 1986).

## **Ferrovias Santos-Jundiá: um salto na evolução dos transportes no século XIX**

Santos foi elevada à condição de cidade em 26 de janeiro de 1839. Por volta de 1854, o Porto de Santos começou a escoar praticamente a



totalidade da produção paulista de café. A “época do café” é mais um marco na história da cidade, pois deu novo impulso à sua ocupação e urbanização.

As chácaras e casas de caiçaras (Chalés feitos de madeira, com arquitetura bastante simples), localizadas em frente às praias do Boqueirão, Gonzaga e José Menino, deram lugar a palacetes de propriedade dos mais abastados comerciantes locais e paulistanos (CONEJO; GERODETTI, 2001), além de fazendeiros produtores de café.

A partir de 1852, Irineu Evangelista de Souza (mais tarde Visconde de Mauá), empreendeu a construção da primeira estrada férrea da Província de São Paulo que ligaria Santos a Jundiaí. O projeto foi desenvolvido por um grupo de engenheiros ingleses, que iniciaram as obras no ano de 1860. A ferrovia foi inaugurada em 16 de fevereiro de 1867 e possuía 139 quilômetros de extensão. Foi tão grande o volume de capital investido, que os ingleses acabaram por tomar controle total do empreendimento (*ibidem*, p. 15).

O transporte coletivo teve um papel socioeconômico muito importante na cidade, pois impulsionou o deslocamento e a ocupação de diversas áreas da Ilha de São Vicente. Em 1864 o italiano Luigi Massoja introduziu os “carris urbanos” puxados a tração animal (sendo Santos, a segunda cidade do país a possuir este sistema, depois do Rio de Janeiro, então capital federal), com a criação de uma sociedade denominada “Serviço Regular de Gôndolas”. Apesar de pioneira, a ideia não foi bem-sucedida por causa de seu alto custo. Seis anos mais tarde, através de uma Lei Provincial, foi dada concessão por 50 anos para que Domingos Moutinho, cidadão abastado de Santos, explorasse o transporte coletivo





local. Surgiu assim a “Companhia de Melhoramentos de Santos” (SANTOS; MATOS, 1987).

Em 9 de outubro do ano de 1871 foram instalados os primeiros dormentes e trilhos na área em frente à Fortaleza de Santo Amaro da Barra Grande, localizada no outro lado da Barra de Santos, na Ilha de Santo Amaro, atual município de Guarujá. Ainda no final do século XIX, em 1873 a “Ferro-Carril Vicentina” adquiriu a concessão entre Santos e São Vicente, via Linha 1.

A praia do Embaré era ocupada por grandes chácaras e por vultuosos casarões (palacetes já citados) tradicionais da época. Um deles era do Barão, e posteriormente, Visconde de Embaré. Este nobre ordenou a construção de uma capela inaugurada em 16 de fevereiro de 1875 sob a invocação de Santo Antônio. A antiga capela cedeu lugar à Basílica de Santo Antônio de Embaré (CORNEJO; GERODETTI, 2001).

Rodrigues apud. Cornejo e Gerodetti (2001, p. 53) relata a trajetória do “Teatro Guarani”, mais importante casa de espetáculos da cidade em sua “Cartilha da História de Santos”:

Santos reclamava um teatro. Foi fundada em 1879 a Associação Teatro Guarani, formada por cidadãos de evidência social e econômica. Foi confiada a construção ao engenheiro Manoel Garcia Redondo, e pintou o pano-de-boca de Benedicto Calixto. O edifício foi inaugurado na noite de 7 de dezembro de 1882 pela empresa de Teatro de Recreio da Corte, que representou o drama “Mário”, de Eduardo Capendu. Por seu palco passaram os mais famosos artistas nacionais e estrangeiros. Teve fastígio. Tornou-se cinema. E cinema tipo poeira. Só exibia filmes eróticos para atrair freqüentadores de baixa categoria social. O Guarani foi incendiado na madrugada de 14 de fevereiro de 1981, restando só as paredes. Faria cem anos em 1982 (RODRIGUES apud. CORNEJO; GERODETTI, 2001, p. 53).



Foi criado no ano de 1890 o “Corpo de Bombeiros de Santos”. Seu quartel foi inaugurado em 1909 em terreno localizado aos pés do já mencionado “Monte Serrat” (CORNEJO; GERODETTI, 2001). Atualmente, o edifício é sede da Câmara Municipal de Santos.

Conforme Santos e Matos (1987, p. 15):

Nesta época, a cidade contava com uma população de cerca de 12 mil habitantes (São Paulo possuía 40 mil), atingida num lento envolver demográfico e sem que melhoramentos fossem introduzidos, agravando-se as condições sanitárias da cidade desprotegida, cujo porto recebia embarcações de todo mundo. Em 1850 aparecia o primeiro caso de febre-amarela e que perdurou até o final do século XIX: 140 óbitos em 1873; 750 óbitos em 1889. De 1890 a 1900, faleceram 22.588 pessoas vitimadas pela febre amarela, febre tifóide, disenteria, peste bubônica, tuberculose e outras, sendo 6.688 pela febre amarela. Os surtos mais violentos de febre amarela, nesse período, foram: 1891 – 1.900 óbitos; 1.892 - 1.762 óbitos; 1.893 - 1.642 óbitos e 1.895 - 1.085 óbitos, quantidades equivalentes à metade da população em 1.900 (SANTOS; MATOS, 1987, p. 15).

Em 1896 a Câmara Municipal elaborou uma planta da cidade, a qual originou o Plano Geral e Ruas Novas, proposto pela Lei nº 94, de 15 de março de 1897 (NUNES; EL BANAT, 2000). É importante mencionar que à época a área voltada para o mar aberto já estava sendo habitada por pessoas mais abastadas. O aumento populacional motivado, entre outros fatores, pela ferrovia “São Paulo Railway” e, principalmente, pelo crescimento do mercado cafeeiro, contribuíram para agravamento dos problemas decorrentes da falta de saneamento básico.

Aos poucos a cidade voltou-se para as praias de mar aberto e, assim, o remo se tornou um dos esportes mais tradicionais praticados na cidade de Santos até o presente. O primeiro clube de regatas formado no



município e no Estado de São Paulo foi o Clube de Regatas Santista, fundado em 30 de abril de 1893, em 1898 nasceu o Clube Internacional de Regatas.

### **De áurea à decadente: século XX, um período de disparidades**

Ainda em relação aos clubes presentes na cidade, em 1903 foi fundado o Clube de Regatas Saldanha da Gama e, em 1911, o Clube de Regatas Vasco da Gama. Em virtude da maior facilidade de deslocamento dos remadores vindos de São Paulo, as regatas eram realizadas no bairro do Valongo, onde funcionava a estação da “São Paulo Railway”. O esporte era largamente praticado, mas a crise do mercado cafeeiro ocorrida em 1929 acabou o afetando, já que é uma prática cara, então aos poucos perdeu praticantes.

A respeito do sistema de transportes públicos, Santos e Matos (1987, p. 15) afirmam que a então concessionária “*The City of Santos Improvements Company Ltd.*” (empresa de origem inglesa que administrava o transporte coletivo da Santos e São Vicente), em 14 de fevereiro de 1903 “teve uma segunda concessão para explorar, em todo o Município, sem privilégios, o fornecimento de luz e energia elétrica”.

No ano de 1905, o Engenheiro Sanitarista Saturnino de Brito revisou o plano de urbanização da Prefeitura e propôs o Plano de Saneamento, estabelecendo um novo desenho inspirado nos preceitos sanitários e nas qualidades estéticas difundidas por Camilo Sitte, diferente da primeira proposta, que não se importava com os inúmeros córregos que cortam a cidade e tampouco com o traçado da orla marinha (NUNES;



EL BANAT, 2000). O projeto foi aprovado e as obras do canal 1 ficaram prontas em 1907, mas a conclusão de todo o projeto só se deu em 1913.

Ainda em 1907, a Prefeitura Municipal de Santos contratou a “City” para operar os bondes elétricos na cidade, substituindo todos os serviços que eram feitos a tração animal. Contudo, somente em 28 de abril 1909 é que o serviço passou a ser prestado de fato (SANTOS; MATOS, 1987).

No dia 14 de abril do ano de 1912 a cidade lia a seguinte nota no jornal local “A Tribuna” (TORERO, 2001, p. 97):

SANTOS FOOT BALL CLUB

Com o nome supra acaba de ser fundado nesta cidade um clube de *football* destinado, por certo, a uma vida longa e plena de vitórias, para o que conta com os melhores elementos desta terra (TORERO, 2001, p. 97).

A nota registra a fundação do atual Santos Futebol Clube, agremiação que projetou o nome da cidade e do Brasil no cenário desportivo mundial. Para se ter uma noção de quão importante é a infraestrutura para uma sociedade, a ideia de se construir um estádio ao novo clube é de 1916. Naquela ocasião surgiu a dúvida entre duas áreas que suportariam o empreendimento. Apesar de um pouco mais cara, a da Vila Belmiro foi a escolhida por possuir, como relata um registro da época, inúmeros benefícios: “Não possui condomínios, é alto – 72 centímetros acima do nível da rua –, tem luz elétrica, esgotos e bonde na porta” (TORERO, 2001, p. 143).

Em 1914 foi criada oficialmente a Bolsa Oficial de Café, mas a abertura do prédio só aconteceu em 1922. Por causa da crise mundial de



1929, este prédio foi fechado provisoriamente em 1937, mas tombado em 1981, foi restaurado, reaberto e hoje se localiza o Museu do Café.

Ainda segundo Santos e Matos (1987), em 1917, Santos possuía a maior quilometragem de linhas de bonde de todo o Brasil e América do Sul. Era 1Km de linha para cada 1350 habitantes. Em função da Primeira Guerra Mundial (1914 a 1918) as importações foram prejudicadas, o que “levou a companhia a se aparelhar para produzir seus próprios carros, o que se efetivou em 1919, ao colocar em tráfego o primeiro bonde construído em Santos, importados apenas os motores e *truck*.” (eixos dos veículos) (SANTOS; MATOS, 1987).

Na década de 1920 os hotéis já faziam parte da imagem da Praia da Barra, ali instalavam-se o Hotel Internacional, o Bandeirante, o Belvedere, o Atlântico e o Parque Balneário. Isso sem citar as pensões familiares. Incentivados por estes hotéis surgiram os primeiros calçamentos em paralelepípedos e calçadas em mosaico português que delimitaram os primeiros trechos de um jardim que nascia de forma quase improvisada, especialmente nas áreas próximas a estes hotéis. Em 1921, frente à vagarosa urbanização, os ex-proprietários das terras litorâneas procuraram novamente o Poder Público para retomarem seus lotes (NUNES; EL BANAT, 2000).

Em 1930, a Prefeitura Municipal de Santos iniciou a urbanização da orla da praia no espaço entre avenida e a praia, optando pela implantação de um extenso gramado em função de seu baixo custo. Em 1939 foi terminada a primeira fase da construção dos jardins (*ibidem*).



Anos mais tarde, em 1944, a empresa “Expresso Brasileiro Viação Ltda.” firmou contrato com a Prefeitura Municipal de Santos para a exploração de linhas com o serviço de ônibus que concorressem com os bondes. Com isso, a “City”, alegando desinteresse do público pelo transporte em seus bondes, encostou alguns carros e diminui a conservação dos que ainda estavam em tráfego, em forma de protesto (SANTOS; MATOS, 1987).

Como afirma Tulik (2000, p. 76), “(...) Santos, São Vicente e Guarujá tiveram como pontos comuns: a frequência estruturada em torno da praia e dos jogos de azar e a estagnação, que se seguiu à sua proibição em 1946, marcada pelo desemprego em decorrência do fechamento de cassinos e da ociosidade da rede hoteleira”. O fechamento dos cassinos foi um dos golpes que acabaram com o período áureo de Santos.

Em 22 de abril de 1947 foi inaugurada a Rodovia Anchieta, que liga São Paulo ao litoral. Até os anos 1970 a massificação dos fluxos e a especulação imobiliária causaram impactos ambientais em Santos e região.

Segundo Filho apud. Tulik (2000, p. 75), “(...) na orla praiana dominavam chácaras de veraneio pertencentes a abastados negociantes da cidade, cujas residências estavam a distância do mar, (...) posteriormente retalhadas e vendidas para a construção de palacetes para residentes em Santos”. Depois da crise de 1929, muitos desses palacetes foram transformados em pensões para acolher aos visitantes; e a partir da década de 1950, estas pensões passaram a dar lugar aos prédios de apartamentos, processo que convencionou-se chamar de “verticalização” (*ibidem*).

Em 1974, o poder público iniciou a construção, por meio de licitação pública, do Emissário Submarino de Santos, o que marcou o início dos trabalhos de controle e monitoramento da balneabilidade das águas da Baía de Santos. Problema que se agravou durante mais de duas décadas, desde a intensificação dos fluxos turísticos para as praias da cidade.

Durante o governo militar, quando os prefeitos municipais eram nomeados, Santos ganhou o título de “Estância Balneária”. O conceito era de que estes municípios eram privilegiados, pois, segundo Aulicino (2001, p. 69), “além de recursos naturais específicos, clima benéfico e paisagens notáveis, oferecem atrativos de caráter permanente, com valor histórico, artístico ou religioso”.

Nos termos da Lei nº 10.426, de 8 de dezembro de 1971 (artigo 5º), dispositivo revogado pela Lei complementar nº 1.261, de 29 de abril de 2015, “constitui requisito mínimo para a criação de estâncias balneárias a existência, no município de praia para o mar, não se considerando como tal orla marítima constituída exclusivamente de rocha viva”.

O marco legal do turismo no estado de São Paulo mudou, de modo que entre os seiscentos e quarenta e cinco municípios paulistas, setenta são categorizados como “Estâncias”, tendo acesso ao Fundo de Melhoria das Estâncias e prioridade na obtenção de verbas para o fomento ao turismo. Os municípios turísticos paulista são segmentados como Estâncias Balneárias, Climáticas, Hidrominerais ou Turísticas – denominados igualmente como “Estâncias Turísticas”.

O Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias (DADETUR) administra o Fundo de Melhoria das Estâncias, cuja finalidade é “finalidade de desenvolver programas de urbanização, melhoria e preservação ambiental das estâncias”, nos termos do artigo 5º da Lei nº 6.470, de 15 de junho de 1989).

## **APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS**

### **Expansão histórica e desafios contemporâneos**

O dia 2 de fevereiro de 1892 foi marcado pela inauguração de 260 metros lineares de cais no Porto de Santos, que desde o século XVI operava de modo bastante rudimentar. A data registra, então, a fundação do primeiro Porto Organizado do Brasil. Se de um lado o Porto de Santos colaborou no sentido de fomentar as exportações – sobretudo – de café, por outro a cidade prosperou a reboque deste produto (CODESP, 2019).

Atualmente, ao completar 127 anos desde sua fundação, o Porto de Santos espera a aplicação de investimentos da ordem de R\$ 187,4 milhões por meio de projetos que visam incrementar a infraestrutura da área portuária e de acessos também. Em 2019, há a expectativa de que a movimentação de mercadorias supere a marca de 136 milhões de toneladas, o que significa um crescimento superior a 2% do volume recorde de 2018, quando já foi registrado movimento recorde de 133,1 milhões de toneladas (A TRIBUNA, 2019a).

A CODESP projeta aumento de 4,1% em embarques de cargas sobre o estimado e de 2,7% em descargas para 2019 em relação ao ano anterior. Já para o fluxo de embarcações, a companhia projeta um total de





4,7 mil atracções e uma consignação média de 28.578 toneladas por navio, um crescimento de 2% sobre a de 2018.

Diante da necessidade de garantia de eficiência gerencial, a CODESP instituiu o Comitê de Tecnologia da Informação, a fim de garantir a aplicação de boas práticas de governança. Segundo publicação do jornal A Tribuna (2019, p. E-2), “empresa iniciou, ainda, a elaboração do Plano Diretor de TI [Tecnologia da Informação] que deve abranger o planejamento de metas e ações” para o biênio 2019/2020.

O Porto de Santos apresenta dados históricos e um dimensionamento impressionantes. O complexo portuário possui 7,8 milhões de metros quadrados e 15,9 mil metros de extensão de cais, que alcança os municípios de Santos, Guarujá e Cubatão. Ao todo, a CODESP possui atualmente 1.349 trabalhadores em seu quadro de funcionários. Há 55 terminais marítimos em operação, que juntos movimentaram aproximadamente 133,1 milhões de toneladas em 2018, sendo que 10,8 milhões de toneladas foram movimentadas apenas no mês de dezembro do último ano (A TRIBUNA, 2019a).

### **Desempenho mercadológico do Porto de Santos na contemporaneidade**

A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997 é o marco histórico para o desenvolvimento do segmento do Turismo Náutico no país e, conseqüentemente, na América do Sul. Este dispositivo regularizou a operação da “navegação por cabotagem”, ou seja, aquela “realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores” (Art. 2º, IX). Com isso, fortaleceu-se o

mercado dos navios de cruzeiro como ele é conhecido atualmente, que logo em sua primeira temporada no Porto de Santos (1998/1999) registrou uma movimentação de 94.652 passageiros, sendo 45.664 embarques, 45.933 desembarques e 3.055 passageiros em trânsito.

Na temporada seguinte verificou-se retração de 51% e em 2000/2001 novo incremento da ordem de 92%, quando foram registrados 88.668 passageiros. A temporada seguinte (2001/2002) foi marcada por crescimento bastante significativo: 151.850 passageiros, o que representou 71% de aumento. O quadro a seguir agrupa os dados dos anos de 1998 a 2019.

**Quadro 1:** Movimentação de passageiros de Cruzeiros Marítimos no Porto de Santos.

Temporada	Embarque	Desembarque	Trânsito	Total
1998/1999	45.664	45.933	3.055	94.652
1999/2000	19.126	19.309	7.644	46.079
2000/2001	36.721	35.417	16.530	88.668
2001/2002	70.488	68.783	12.579	151.850
2002/2003	70.130	71.101	10.240	151.471
2003/2004	66.237	67.257	20.334	153.828
2004/2005	98.361	98.285	28.907	225.553
2005/2006	153.656	154.258	46.364	354.278
2006/2007	219.011	219.268	53.594	491.873
2007/2008	274.337	273.931	49.056	597.324
2008/2009	359.156	359.523	50.337	769.016
2009/2010	453.579	454.315	71.972	979.866
2010/2011	512.200	517.821	90.809	1.120.830
2011/2012	449.981	450.500	91.369	991.850
2012/2013	386.254	388.299	90.988	865.541
2013/2014	335.669	336.725	34.836	707.230
2014/2015	390.948	395.079	37.876	823.903
2015/2016	349.148	351.251	38.582	738.981
2016/2017	214.714	213.750	43.233	471.697
2017/2018	252.429	251.139	26.929	530.497
2018/2019	285.254	284.269	34.739	604.262
<b>Totais</b>	<b>5.043.063</b>	<b>5.056.213</b>	<b>859.973</b>	<b>10.959.249</b>

Fonte: Concais S/A (2019).



Mais especificamente, o Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini deverá receber investimentos da ordem de R\$ 161 milhões até 2038, segundo informações da Concais S/A, empresa arrendatária do terminal, em troca da concessão no Porto de Santos (ATRIBUNA, 2019a). É por este terminal que passam os turistas de cruzeiros marítimos, ou seja, todo o fluxo de turistas que embarcam, desembarcam ou estão em trânsito no Porto de Santos utilizam necessariamente este terminal.

Note-se que no Decreto nº 7.381, de 2 de dezembro de 2010 (art. 39) consta que “a prestação de serviços conjugados de transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, visitação de locais turísticos e serviços afins, quando realizados por embarcações de turismo, constitui o programa de turismo denominado cruzeiro marítimo ou fluvial”.

A temporada de cruzeiros no Brasil acontece durante a estação de verão. Verificou-se grande crescimento entre os anos 2000 e 2010 no Brasil de um modo geral, quando o movimento foi de contínua expansão, alcançando a marca de aproximadamente 800 mil passageiros em uma única temporada. O pico foi atingido na temporada 2010/2011, quando 20 navios de cruzeiro operaram no Porto de Santos. As temporadas 2016/2017 e 2017/2018 se destacam negativamente, pois receberam apenas sete navios de cruzeiro.

Mais recentemente, a temporada 2018/2019 ficou marcada pelo aumento de cerca de 19% no número de passageiros em relação à temporada anterior (2017/2018). Entre os meses de novembro (2018) e março (2019) passaram pelo terminal 603 mil passageiros, entre



embarques, desembarques e trânsito. Além disso, verificou-se ocupação de aproximadamente 100% da oferta disponível para a mais recente temporada (A TRIBUNA, 2019b).

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Esta investigação buscou responder ao seguinte problema: Quais fatores sociais, históricos e econômicos fizeram do Porto de Santos o indutor da consolidação deste destino no mercado turístico nacional?

A partir dos resultados do estudo, é possível compreender que a consolidação de processos migratórios, a intensificação do comércio internacional e o avanço da urbanização dos municípios do litoral de São Paulo, assim como a proximidade com a capital paulista, se configuram, em síntese, como fatores que fizeram do Porto de Santos o indutor da consolidação de Santos e região no mercado turístico brasileiro.

O objetivo do trabalho foi apresentar panorama sobre as atividades sociais, históricas, econômicas e a gestão territorial do Porto de Santos. Julga-se ter alcançado tal objetivo, pois ao longo do texto foram elaboradas seções que apresentassem panorama macroeconômico do país, caracterizassem a expansão da cidade a partir da fundação do porto organizado (1892) e mesmo levassem à discussão o desempenho do turismo nesta localidade – em especial do segmento de Turismo Náutico (Cruzeiros Marítimos).

Enquanto resultados, citando apenas a questão do desempenho do Turismo Náutico, destaca-se que a temporada mais recente (2018/2019) obteve aumento de aproximadamente 19% no número de passageiros em



relação à temporada anterior (2017/2018). Entre os meses de novembro (2018) e março (2019) passaram pelo terminal marítimo de passageiros mais de 600 mil pessoas – entre embarques, desembarques e passageiros em trânsito.

Verificou-se, também, a ocupação de aproximadamente 100% da oferta disponível, o que corrobora alto índice de produtividade dos navios de cruzeiro que passam pelo Porto de Santos. Dados mais referentes às temporadas de 2021/2022 e 2022/2023 poderão ser considerados em estudos futuros, pois atualmente se mostram inconsistentes já que diversos serviços turísticos foram descontinuados no contexto da pandemia.

Este estudo, ainda que tenha abordado o desenvolvimento histórico do Porto de Santos, é caracterizado como transversal. Isto é, a investigação se deu em espaço temporal curto e determinado, de modo que suas conclusões devem considerar todo o contexto e as variáveis do(s) período(s) em questão. Assim, para uma compreensão mais acurada da variação dos índices apresentados, seria necessário considerar diversas outras variáveis que não foram analisadas nesta pesquisa.

Investigações futuras poderão traçar comparativos entre os portos brasileiros e mesmo de outros países a fim de se estabelecer parâmetros e metas para o desenvolvimento do Turismo Náutico no país. Ainda que o caso do Porto de Santos seja icônico, julga-se pertinente se estabelecer aproximações com outros portos brasileiros no que tange ao desenvolvimento histórico das cidades e regiões nas quais estes estão sediados.



O processo de retomada do mercado de cruzeiros marítimos, que foi paralisado entre os anos de 2020 e 2021, poderá ser objeto de investigações futuras também. Trata-se de fenômeno mundial, o que possibilitaria contemplar o Porto de Santos como indutor do desenvolvimento turístico local e regional no contexto do mercado turístico internacional.

A gestão territorial do entorno portuário também seria interessante objeto de pesquisa em oportunidades futuras. Nestes espaços, há conflitos entre residentes e operadores portuários, além de cruzamentos entre fluxos de veículos pesados e leves, linhas ferroviárias, ciclistas e de pedestres.

---

• • •

## REFERÊNCIAS

A TRIBUNA. **Especial Porto & Mar.** (2019a). Recuperado em 20 jan. 2023, de <https://edicaodigital.tribuna.com.br/pub/tribunadesantos/index3/?numero=29&edio=7090>

A TRIBUNA. **Santos fecha temporada de cruzeiros com alta de 19%.** (2019b). Recuperado em 20 jan. 2023, de <https://www.tribuna.com.br/noticias/portoemar/santos-fecha-temporada-de-cruzeiros-com-alta-de-19-1.47564>

ALESP. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE SÃO PAULO. **Lei complementar nº 1.261, de 29 de abril de 2015.** Recuperado em 20 jan. 2023, de [www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2015/lei.complementar-1261-29.04.2015.html](http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2015/lei.complementar-1261-29.04.2015.html)

ALESP. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE SÃO PAULO. **Lei Complementar nº 815, de 30 de julho de 1996.** Recuperado em 20 jan. 2023, de [www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/1996/lei.complementar-815-30.07.1996.html](http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/1996/lei.complementar-815-30.07.1996.html)

ALESP. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE SÃO PAULO. **Lei nº 6.470, de 15 de junho de 1989.** Recuperado em 20 jan. 2023, de [www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1989/lei-6470-15.06.1989.html](http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1989/lei-6470-15.06.1989.html)

ALESP. ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE SÃO PAULO. **Lei nº 10.426, de 08 de dezembro de 1971.** Recuperado em 20 jan. 2023, de [www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1971/lei-10426-08.12.1971.html](http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1971/lei-10426-08.12.1971.html)

ANTAQ. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Fatores que inibem o desenvolvimento da cabotagem no Brasil:** visão do usuário. 2009. Recuperado em 27 maio 2019, de <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2016/Fatores-que-Inibem-o-Desenvolvimento-da-Cabotagem-no-Brasil-Ribamar-Miranda-Dias.pdf>

AULICINO, M. P. **Turismo e estâncias:** impactos e benefícios para os municípios. São Paulo: Futura, 2001.

BASTOS, S. Hospitalidade e história: a cidade de São Paulo em meados do século XIX. In: DENCKER, A.; BUENO, M. S. (Orgs.). **Hospitalidade:** Cenários e Oportunidades. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

BRASIL. **Decreto nº 7.381, de 2 de dezembro de 2010.** Recuperado em 20 jan. 2023, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7381.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7381.htm)

BRASIL. **Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008.** Recuperado em 20 jan. 2023, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Lei/L11771.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11771.htm)

SANTOS, A. F. L. Um panorama sobre o Porto de Santos no contexto do mercado turístico brasileiro. In:



BRASIL. **Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997**. Recuperado em 20 jan. 2023, de [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9432.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9432.htm)

CÂMARA MUNICIPAL (SANTOS). **Lei nº 94, de 15 de março de 1897**. Recuperado em 20 jan. 2023, de <http://leismunicipa.is/gbhiy>

CODESP. COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **História**. Recuperado em 20 jan. 2023, de <http://www.portodesantos.com.br/institucional/o-porto-de-santos/>

CODESP. COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos**. Recuperado em 20 jan. 2023, de <https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/PDZ.pdf>

CONCAIS S/A. TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS GIUSFREDO SANTINI. **Estatísticas**. (2018). Recuperado em 20 jan. 2023, de <http://concais.com/estatisticas/>

CORNEJO, C.; GERODETTI, J. E. **Lembranças de São Paulo**: o litoral paulista nos cartões postais e álbuns de lembranças. São Paulo: Solaris, 2001.

CRESWELL, J. W. **Projeto de pesquisa**: métodos qualitativo, quantitativo e misto. Porto Alegre: Artmed, 2010.

DIAS, E. P. G. **Santos de ontem**. Fundação Arquivo e Memória de Santos: Santos (SP), 2005.

KASTEIN, L. C. A. **Conheça Descalvado**. Descalvado (SP): Kastein (Ed.), 2016.

LOHMANN, G.; PANOSSO NETTO, A. **Teoria do Turismo**: conceitos, modelos e sistemas. São Paulo: Aleph, 2012.

MARTINS, G. A.; THEÓFILO, C. R. **Metodologia da Investigação Científica para Ciências Sociais Aplicadas**. São Paulo: Atlas, 2007.

MUSEU DO CAFÉ. **Página institucional**. Recuperado em 20 jan. 2023, de <http://www.museudocafe.org.br/>

NUNES, L. A. P.; EL BANAT, A. K. **Santos, jardins da orla**: referência urbana para a comunidade. In: Revista Ceciliana, v. 14, n. 1, p. 89-106, 2000.

PIRES, M. J. **Raízes do Turismo no Brasil**. Barueri (SP): Manole, 2001.



SANTOS, A. F. L. Um panorama sobre o Porto de Santos no contexto do mercado turístico brasileiro. In:



RAUPP, F. M.; BEUREN, I. M. Metodologia da pesquisa aplicável às ciências sociais. In. BEUREN, I.M. (Org.). **Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2006.

SANTOS, C. R. A. E. **Santos das avenidas: a moradia burguesa do século XX**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

SANTOS, F. M. **História de Santos: poliantéia santista**. Santos (SP), 1986.

SANTOS, R. E.; MATOS, P. **Transporte coletivo em Santos: história e regeneração**. Santos (SP): PRODESAN, 1987.

SILVA, M. G. L. **Cidades turísticas: identidades e cenários de lazer**. São Paulo: Aleph, 2004.

TORERO, J. R. **Dicionário Santista: Santos de A a Z, mas sem X**. São Paulo: DBA, 2001.

TORRES, F. R.; BRAGA JUNIOR, J. C.; BORGES, W. R. **O que você precisa saber sobre Cubatão**. Cubatão (SP): Design & Print, 2002.

TULIK, O. **Turismo e meios de hospedagem: casas de temporada**. São Paulo: Roca, 2001.



# **“O CAMPUS MAIS BONITO DO MUNDO”: PROPOSTA DE INOVAÇÃO E ROTEIRIZAÇÃO DE ÍCONES ARQUITETÔNICOS E PAISAGÍSTICOS DA SEDE DA UFRRJ**

João Viktor Valente de Moraes  
Dan Gabriel D'onofre

O presente artigo busca explorar uma proposta de roteirização turística do Campus Sede da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), realizando uma análise de seu potencial tanto museológico, quanto como instrumento de acesso ao lazer contemplativo. Este último se deve, sobretudo, às características arquitetônicas e paisagísticas que colaboram, também, com o desenvolvimento de diversas atividades de fim recreativo em suas dependências, realizadas não somente pela comunidade universitária, mas também da população dos arredores. Busca-se também, através de análise empírica, propor um roteiro turístico contemplativo e histórico, tanto na modalidade virtual quanto presencial, de forma a ampliar a prática da hospitalidade dentro do ambiente Ruralino (forma a qual se compreende, qualquer menção à comunidade, espaço e sentimento de pertença a UFRRJ). Ressalta-se que, futuramente, esta iniciativa estruturada na oferta e promoção de lazer enquanto visitas aos espaços de memória da UFRRJ, pode vir a tornar-se um projeto que permita a realização de atividades de Ensino, Pesquisa e Extensão, pilares os quais regem a Educação Superior Pública Brasileira.

Ao decorrer, buscou-se explorar de forma qualitativa a possibilidade de acesso aos principais acervos da UFRRJ, visando o desenvolvimento da roteirização museológica do campus. Embora esse projeto esteja em curso desde a segunda metade do ano de 2019, as condições epidemiológicas da COVID 19 que grassaram sobretudo nos anos de 2020 e 2021, contribuíram de forma negativa para que não houvesse tanto a viabilidade por meio dos protocolos sanitários locais, como tempo hábil para a realização de visitas às principais estruturas museológicas existentes no Campus Sede. Conseqüentemente, foram realizadas consultas não apenas ao conteúdo institucional nas páginas eletrônicas do portal da UFRRJ, como também entrevistas exploratórias, não estruturadas, com membros da comunidade ruralina<sup>1</sup> que se vinculam aos acervos museológicos da mesma entidade. Estas, por sua vez, colaboraram diretamente com a compreensão do funcionamento destas estruturas, orientando assim a formação do recorte selecionado para a aplicação de um instrumento de pesquisa. Devido à baixa adesão a este instrumento, norteia-se então a elaboração de um material que venha a possibilitar a aplicação da hospitalidade através do acesso ao conhecimento histórico e de traços arquitetônicos presentes no conjunto paisagístico do Campus Sede.

---

<sup>1</sup> O termo ruralino se remete ao predicado destinado à comunidade vinculada à UFRRJ. Dada a quantidade de instituições públicas de ensino superior no Rio de Janeiro, dentre todas, é a única que possui uma espécie de gentílico para se representar. Importante destacar que tal referência se distingue de ruralista, sendo esta, por sua vez, uma maneira de atrelar segmentos populacionais ligados à elite agrária do Brasil.

---

• • • • •

## Metodologia

Fruto de uma abordagem exploratória e qualitativa, este trabalho realiza uma análise referente a proposta de roteirização de espaços museológicos e acervos do Campus Sede da UFRRJ, com a finalidade de vinculá-los à promoção do lazer enquanto direito social. Tal procedimento se assenta em aplicar as técnicas de roteirização advindas dos estudos do Turismo para a apreciação do campus, bem como a tentativa de inovar no vínculo das estruturas museológicas às atividades recreativas já desenvolvidas junto ao mesmo tanto pela comunidade universitária, como pela vizinhança. Para tanto, a construção da proposta de roteirização, associa o roteiro aos conceitos de patrimônio enquanto arquitetura e história, desenvolvendo-se através de coleta de dados e materiais de mídia.

Aqui, cabe destacar que ao optar pela pesquisa empírica, baseou-se nas vivências junto ao Campus Sede, seja como docente, seja como discente da UFRRJ, sendo este último, residente nas dependências do Alojamento Estudantil. Ou seja, o campus se faz presente como principal fonte de lazer nos momentos de tempo livre para a equipe de pesquisa. Portanto, preconiza-se a ideia de proporcionar a perspectiva de anfitrião ao apresentar o campus para visitantes externos à comunidade acadêmica através da estruturação do roteiro, de forma a viabilizar a possibilidade de visita à algumas estruturas museológicas que se encontram em locais acessíveis pelo trajeto proposto, do mesmo modo a percorrer ao longo do itinerário pelos principais elementos arquitetônicos e paisagísticos existentes no campus.

Na condução deste, foi realizado o curso "Plano Museológico: Planejamento estratégico para museus", oferecido pela Escola Nacional de Administração Pública (ENAP) vinculado à sua Escola Virtual, com carga horária de 40 horas. Este, por sua vez, viabilizou compreender o necessário referente ao planejamento e a organização de museus, fundamentando acesso a dados secundários das estruturas museológicas vinculadas à UFRRJ.

Também foram realizadas entrevistas não estruturadas de caráter exploratório, para coleta de dados primários, que ocorreram durante o último trimestre de 2021, com servidores e servidoras que executam ou já executaram atividades em algumas das estruturas museológicas ou acervos da UFRRJ. Por meio destas, buscaram-se interlocutores que pudessem colaborar na compreensão do funcionamento destas estruturas, verificando projetos e atividades existentes que contribuíssem para a elaboração das propostas de roteiro. Também se encaminhou um questionário para membros do Núcleo de Articulações de Acervos e Coleções (NAAC) da UFRRJ, com vistas a levantar a possibilidade da roteirização destes espaços e acervos.

Os roteiros, foram produzidos a partir análise das melhores rotas, assim como na finalidade de possibilitar ao visitante não só a passagem pelos pontos de melhor contemplação da paisagem, como também por algumas das estruturas museológicas. Porém, estas dispõem de funcionamento e acesso de acordo com a organização interna de cada uma. Diferentemente do Campus Sede, que possibilita a contemplação paisagística e arquitetônica independente da disposição de funcionamento ou não de seus setores administrativos.

Nesse sentido, sobretudo pela caracterização singular e não articuladas das estruturas museológicas entre si, bem como diante às incertezas sobre os delineamentos que a pandemia da COVID 19 à época, optou-se por seguir ao processo de virtualização de um roteiro junto ao Campus Sede, indicando os principais prédios de imponência arquitetônica. Neste movimento, além de recortes cênicos em áreas abertas e massas arbóreas, seguiu-se o potencial contemplativo, que se encontram presentes no conjunto arquitetônico e paisagístico do campus, como os lagos artificiais existentes.

Nas tomadas fotográficas realizadas para a elaboração do vídeo, assim como durante o processo de edição, foram utilizados os equipamentos listados abaixo (Quadro 1).

**Quadro 1.** Equipamentos e Softwares utilizados no processo de elaboração do vídeo tour.

QUANTIDADE	EQUIPAMENTO/ SOFTWARE	ESPECIFICAÇÕES
1	Câmera Canon EOS Rebel T1i	- Resolução Máxima 15 megapixels - Sensor CMOS APS-C 22.3 x 14.9mm - Lente Intercambiável EF-S 18-55mm - ISO 100 - 3200
1	Tripé para Câmera	- Altura Máxima de 1,5 metros - Plataforma vertical de 90° - Articulado em 3 eixos
1	Notebook	- Windows 11 Pro - Processador 11th Gen Intel® Core™ i7 - 32,0 GB RAM - Sistema operacional de 64 bits
-	Software DaVinci Resolve 17	- Versão 17.4.2 - Blacmagic Design

Fonte: Própria, 2022.

As datas de realização das tomadas fotográficas se encontram descritas no decorrer deste artigo. Cabe destaque ao processo criativo o qual realizou-se através de inúmeras ida a campo para compreender características que serviram de inspiração. Nesse sentido, ressalta-se que produção do vídeo também cumpriu como tarefa de promoção de tour virtual (em modalidade vídeo promocional), mediante aos desafios da pandemia e da acessibilidade.

### **O lazer em Seropédica e o papel do Campus Sede em sua promoção**

O Campus Sede da UFRRJ assume um importante papel no âmbito do lazer, embora não seja reconhecido pela institucionalidade ruralina. No que diz respeito às espacialidades mais acessadas por quem recreia junto à UFRRJ, destacam-se as áreas próximas aos lagos existentes, bem como as vias calçadas que recortam a parte norte do Campus Sede. Aos finais de semana, por exemplo, estes espaços citados acabam por serem opções para passeios, piqueniques e outras atividades relacionadas, não só para alunos e servidores - estes que se encontram em residências dentro do próprio campus ou em seu entorno - mas também para a população do município de Seropédica e arredores. Aqui se destaca que a oferta de estruturas de lazer pela região ainda é escassa, passando o campus então a cumprir a função social de garantia ao lazer para os munícipes e membros da comunidade acadêmica, conforme Marinho (2020).



Figura 1 – Ciclistas em frente ao Pavilhão Central.



Fonte: Própria, 2022.

Santos Junior (2017) destaca dados referentes à região popularmente conhecida como Km 49, englobando os bairros de Boa Esperança e Fazenda Caxias. Ambos os bairros residenciais mais próximos da UFRRJ sob gestão da prefeitura de Seropédica<sup>2</sup>, apresentam estado de má conservação dos espaços livres e públicos destinados ao lazer (praças, por exemplo). Por sua vez, esse cenário nos bairros supracitados tende a dificultar a apropriação da comunidade local quanto à utilização destes espaços, principalmente por fatores como: arborização, limpeza, segurança, iluminação, manutenção do mobiliário, promoção de eventos, entre outros, apontados pela pesquisa do autor (*idem*). Estes dados reafirmam a falta de oferta de estruturas de lazer no município de Seropédica apontadas por Marinho (2020).

---

<sup>2</sup> Dentro do campus, há um bairro chamado Ecologia, co-administrado pela UFRRJ e prefeitura de Seropédica.

Compreendendo a multiplicidade de definições que podem ser  
atribuídas ao lazer, aqui se destaca que

Lazer é um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de livre vontade, seja para repousar, seja para divertir-se, recrear-se e se entreter-se, ou ainda para desenvolver sua informação ou formação desinteressada, sua participação social voluntária ou sua livre capacidade criadora, após livrar-se ou desembaraçar-se das obrigações profissionais, familiares e sociais (DUMAZEDIER, 1973).

Assimilando tal concepção, avançando sobre uma perspectiva crítica, Dumazedier (2008) apresenta o lazer distinguindo-se à ociosidade. Para este autor, o lazer não suprime o trabalho, mas sim o pressupõe. Atendo-se à perspectiva crítica que ressalta o lazer como um direito social (SANTOS, 2004), sobretudo, pensando o seu usufruto à população que vive e trabalha em Seropédica, frisa-se que a falta de estruturas de lazer para moradores e trabalhadores na própria localidade, passa a impor também uma longa jornada de transporte e locomoção para ter acesso a atividades de recreação longe de suas residências. Ou seja, para usufruir de parques, praças, teatros, cinemas, museus, etc., muitas vezes a população seropedicense precisa deixar o município para acessar lazer.

Logo, facilitando ainda mais a compreensão da importância que o Campus Sede da UFRRJ tem para viabilizar atividades de lazer e recreação à população local, preconiza-se que para além deste recorte territorial voltado à educação superior, também o mesmo cumpre um papel social no acesso ao lazer. Isto é, o Campus Sede da UFRRJ provê assim divertimento, descanso e desenvolvimento pessoal, ainda que oficialmente a administração superior da instituição não reconheça.

---

**As estruturas museológicas e seus acervos na UFRRJ**

Inicialmente, este trabalho buscou na base de dados referente ao cadastro de museus do Governo Federal as estruturas localizadas no Campus Sede da UFRRJ. Porém, esbarrou-se na ausência de cadastro de muitas das estruturas museológicas realizadas no campus, visto que apenas o Centro de Memória, o Museu de Solos do Brasil e o Jardim Botânico se encontram cadastrados nesta plataforma. Portanto, no decorrer deste trabalho, houve a necessidade de recorrer à coleta de dados primários sobre as demais estruturas museológicas e acervos existentes no Campus Sede da UFRRJ, realizando-se entrevistas não estruturadas de caráter exploratório com interlocutores, da mesma forma com servidores e servidoras que detinham algum nível de envolvimento com tais unidades.

Ao passo que as entrevistas foram ocorrendo (estas realizadas com ex ou atuais responsáveis pelo Jardim Botânico, Museu da Química, Centro de Memória, entre outros), houve o direcionamento para o Núcleo de Articulação de Acervos e Coleções (NAAC) da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Tal órgão detém importância para a viabilização de atividades ligadas às práticas museológicas na instituição. Nesse sentido, é importante verificar que o NAAC tem como objetivo "ajudar na preservação do patrimônio histórico da UFRRJ e na divulgação dos espaços de acervo e coleções institucionais e seu uso em pesquisas", conforme notícia na página institucional da UFRRJ publicada em dezembro de 2020.

Compreendendo a necessidade de promover uma iniciativa sinérgica, posto que não se vislumbra desenvolver uma proposta que se choque com as atividades já desenvolvidas pelos museus, bem como o uso dos respectivos acervos, buscou-se junto às plataformas digitais da

UFRRJ, as ações no campo da extensão que se vinculam ao NAAC. Obtivemos um total de 11 (onze) ações cadastradas (Quadro 2), através de busca nos projetos cadastrados no SIGAA utilizando o termo chave "NAAC".

**Quadro 2.** Ações de Extensão vinculadas ao NAAC/UFRRJ

ANO	TÍTULO DA AÇÃO DE EXTENSÃO
2022	Coleções biológicas – Coleção de Protozoários e Rickettsias do Departamento de Parasitologia Animal/IV NAAC
2022	Apoio Estratégico à Acervos e Coleções vinculados ao NAAC - Coleção de Objetos e documentos Museológicos
2022	LABDOC - Plantas Arquitetônicas Históricas - Apoio Estratégico à Acervos e Coleções vinculados ao NAAC -
2022	Coleções Biológicas: Coleção Ictiológica do Laboratório de Ecologia de Peixes da UFRRJ; NAAC
2021	Coleções Biológicas: Coleção entomológica do Campus de Três Rios- Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro vinculada ao Núcleo de Articulação de Acervos e Coleções (NAAC)
2021	Coleções Biológicas: Coleção Parasitológica do Laboratório de Biologia de Coccídios – NAAC
2021	Coleções biológicas – Coleção de Culturas de Fungos Entomopatogênicos do Laboratório de Controle Microbiano NAAC
2021	Apoio Técnico para Acervo e Coleção da UFRRJ - AT NAAC
2020	Inventário do Patrimônio arquitetônico da UFRRJ utilizando as ferramentas do Sistema de Informações Geográficas (SIG) - Apoio Estratégico à Acervos e Coleções vinculados ao NAAC
2020	LABDOC - Plantas Arquitetônicas Históricas - Apoio Estratégico à Acervos e Coleções vinculados ao NAAC -
2020	Apoio Estratégico à Acervos e Coleções vinculados ao NAAC - Coleção de Objetos e documentos Museológicos

Fonte: Ações de Extensão Localizadas no SIGAA - Consulta em: 03 maio 2022.

— ••• —

Ao total, foram realizadas duas reuniões com o NAAC. A primeira, no dia 21 de outubro de 2021, no período da tarde, onde foi apresentada a proposta do projeto para a roteirização museológica do Campus Sede da UFRRJ, divulgando, de antemão, para a servidora responsável pelo Núcleo, saudando a iniciativa inovadora. Já a segunda reunião, realizada no dia 10 de março de 2022 pela manhã, apresentou-se os horizontes do projeto para os membros do NAAC. Entretanto, os presentes na reunião informaram quanto a estarem iniciando o planejamento da viabilização de acesso e visitação dos acervos existentes, como iniciativa própria ao núcleo. Por conta da fidedignidade para com os objetivos iniciais do projeto em sua segunda versão, elaborou-se o instrumento de pesquisa, o qual foi enviado às ações de extensão e estruturas vinculadas ao NAAC.

Foram alcançados 4 (quatro) respondentes, sendo estes a Coleção de artigos científicos do Dr. Steinhaus (Departamento de Parasitologia Animal), o Departamento de Petrologia e Geotectônica (Departamento de Petrologia), o Museu de Anatomia Patológica Carlos Tokarnia (Departamento de Epidemiologia e Saúde Pública) e a Coleção Entomológica do Campus de Três Rios (associada ao Museu de Zoologia do ICBS). Por se tratar de uma pesquisa específica voltada ao espaço do Campus Sede da UFRRJ, a Coleção entomológica do campus de Três Rios foi desconsiderada dentre os respondentes. Ou seja, dos 11 possíveis trabalhos vinculados ao NAAC, apenas 3 tornar-se-iam elegíveis ao projeto em curso.

— ••• —

Ainda assim, destaca-se a baixa adesão ao instrumento de pesquisa aplicado para consulta referente aos acervos e coleções existentes e vinculados ao NAAC (Apêndice A). Posto o cenário, buscou-se a comutação do presente projeto, focando nos aspectos históricos e arquitetônicos presentes no Campus Sede da UFRRJ. Porém, ainda deve-se salientar a existência de acervos e espaços museológicos importantes na instituição, como o Museu de Zoologia, localizado no Instituto de Ciências Biológicas e da Saúde (ICBS), o qual se destaca como um dos mais antigos na instituição<sup>3</sup>.

Cabe destaque, também, às estruturas do Jardim Botânico da UFRRJ. Fundado em 1980, inicialmente funcionando como Órgão do Instituto de Biologia (atual ICBS), tem a finalidade de atender às aulas e disciplinas oferecidas pelo Departamento de Botânica. Passou a ser de administração direta da Reitoria Universitária, ao Decanato de Extensão e, por fim, em 2005, vinculado à Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação. Obteve seu registro oficial junto ao Ministério do Meio Ambiente obtido em 2012.

### **Aspectos históricos e arquitetônicos do campus**

A Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, tem seu Campus Sede localizado no município de Seropédica, na Baixada. Um dos maiores campus do mundo em extensão territorial, fica localizado às margens da

---

<sup>3</sup> Este, por sua vez, detém longevidade ao antigo campus da UFRRJ, na Praia Vermelha, sendo transferido para sua atual instalação no Campus Sede em 1947, conforme apresentado em notícia no portal institucional da UFRRJ (UFRRJ, 2022b).

————— ••• —————  
Rodovia Luiz Henrique Rezende Novaes (BR-465), a qual é popularmente conhecida como a Antiga Rio - São Paulo. A importância desta ligação rodoviária se deve, sobretudo, por ter sido durante anos a principal conexão entre os estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, antes da construção da Rodovia Presidente Dutra, atual BR-116.

Conforme a página institucional, a UFRRJ teve sua origem na Escola Superior de Agricultura e Medicina Veterinária (ESAMV), criada pelo Decreto 8.319/1910. Assinado por Nilo Peçanha e por Rodolfo Nogueira Rocha Miranda, estabelecia-se assim então as bases do ensino agropecuário no Brasil. Em 1911, teve sua primeira sede localizada no bairro do Maracanã, na então capital federal junto ao Palácio Duque Saxe.

A inauguração oficial ocorreu em 1913, onde funcionou por um período de dois anos em Deodoro, também na Zona Norte do Rio de Janeiro. Neste período, foi fechada por falta de verbas, só retomando então suas atividades em 1916. Dois anos após, foi transferida para a Alameda São Boaventura, em Niterói, no atual espaço onde hoje se localiza o Horto Botânico do Estado do Rio de Janeiro. Em 1927, passou por mais uma mudança, quando estabeleceu suas instalações na Praia Vermelha, desta vez na Zona Sul carioca.

A partir do Decreto 23.857/1934, dividiu-se em três instituições: Escola Nacional de Agronomia (ENA), Escola Nacional de Veterinária (ENV) e Escola Nacional de Química. Esta, por sua vez, veio a se constituir na Escola de Engenharia Química da antiga Universidade do Brasil, atual Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). No mesmo ano, a ENA e a ENV se tornaram estabelecimentos-padrão do ensino

agrônômico do país após a aprovação de seus regulamentos comuns. Após dois anos, a Portaria Ministerial de 14 de novembro de 1936 aprova os regimentos próprios tornando-as escolas independentes.

Teve seu quadro institucional novamente alterado pelo Decreto-Lei 982/1938, estando a ENA integrando o recém-criado Centro Nacional de Ensino e Pesquisas Agronômicas (CNEPA) e a ENV subordinando-se diretamente ao ministro do Estado. O CNEPA passou por uma reorganização pelo Decreto-Lei 6.155/1943, dando origem à Universidade Rural, agrupando a ENA e a ENV, assim como cursos de Aperfeiçoamento, Especialização e Extensão, serviços Escolar e de Desportos. De forma concomitante, unificava os cursos e serviços, e tomava as providências para a última transferência de campus, em 1948, às margens da antiga Rodovia Rio-São Paulo (BR-465), atual Campus Sede da UFRRJ.

Passando em 1963 a se chamar Universidade Federal Rural do Brasil, teve sua estrutura composta pelas Escolas Nacionais de Agronomia e de Veterinária, as Escolas de Engenharia Florestal, Educação Técnica e Educação Familiar, como também os cursos de nível médio dos colégios técnicos de Economia Doméstica e Agrícola. Entretanto, com o Decreto 60.731/1967, recebeu sua atual denominação, passando a se chamar Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, tornando-se uma autarquia em 1968, atuando com uma estrutura mais flexível na finalidade de acompanhar a reforma universitária a qual se implantava no país.

Durante a maior parte de sua história, o perfil da UFRRJ envolvia historicamente os cursos de graduação voltados para as áreas agrárias,



exatas e biológicas. Com a instituição do Decreto 6.096/2007, o qual estabelecia o Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI), a UFRRJ passou por alterações notórias, buscando um planejamento de novas graduações para atender as demandas dos municípios da Baixada Fluminense. Destaca-se que neste momento, a UFRRJ ganha mais dois novos campi, sendo um também na mesma região, em Nova Iguaçu, e outro no Centro-Sul Fluminense, no município de Três Rios.

Amplia-se então a oferta de cursos de graduação e, conseqüentemente, o número de alunos, servidores e a circulação no Campus Sede. Nesse movimento, destaca-se a migração e aumento da demanda imobiliária no município, fazendo com que a utilização do campus como ferramenta de acesso ao direito social do lazer se evidenciasse ainda mais. Em 2021, o Catálogo Institucional publicado pela UFRRJ apresentou dados referentes à circulação diária de aproximadamente 17 mil pessoas no Campus Sede.

Ainda no que tange à sua construção ocorrida, no período entre 1938 a 1948, o Campus Sede teve o estilo neocolonial escolhido para compor a aparência dos principais pavilhões. Estes, por sua vez, possuem integração em um parque paisagístico de autoria do arquiteto paisagista Reynaldo Dierberger (1893-1940) com contribuição do arquiteto e artista plástico Eugênio de Proença Sigaud (1988-1979) e do arquiteto Ângelo Murgel (1907-1978), o qual exerceu a função de coordenador de projeto e construção do campus. Em 2001, o conjunto arquitetônico e paisagístico da UFRRJ foi definitivamente tombado pelo Instituto Estadual do

————— •••• —————  
Patrimônio Cultural (INEPAC/RJ) sob registro no processo de  
tombamento de Nº E-18/001.540/98:

O conjunto arquitetônico da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro foi tombado por extensão ao pedido de tombamento dos azulejos do mural da artista portuguesa Maria Helena Vieira da Silva, a despeito da contribuição à pesquisa científica na área da Agronomia e Medicina Veterinária desempenhada pela instituição (LOUVAIN, 2015. p.174).

Carlos e Mary (2008) associam o Campus Sede da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro aos conceitos de lugar, o qual ultrapassa dimensões espaciais mensuráveis e palpáveis, envolvendo não só as relações desenvolvidas entre atividades, atributos físicos e sensoriais. Nesse sentido, viabilizam interpretações coletivas entre os que com ele se relacionam:

A associação da materialidade dos espaços às emanções dele provenientes, advindas da cor, cheiro, diferentes perspectivas, escalas, dentre outros aspectos, são captadas pelos sentidos humanos transformando-os significativamente. A consideração dos valores subjetivos, inerentes aos espaços extrapola a pedra e a cal. Em função disso, da denominação espaço, torna-se possível evoluir para o conceito de ambiente e dele, para o conceito de lugar (CARLOS e MARY, 2008, p.9-10).

A adoção do estilo neocolonial para compor a arquitetura dos prédios, segundo Carlos e Mary (2008), deu-se devido ao "Brasil Rural" na época ainda ter associação ao contexto arquitetônico de aparência "colonial", na finalidade de criar uma relação entre a tradição arquitetônica e a tradição agropecuária brasileira. Entretanto, em 1947, a escolha do

estilo neocolonial já poderia ser considerada tardia, visto que o mesmo teve grande importância cultural no período compreendido entre 1914 a 1939, quando assumia o papel de resgate das tradições arquitetônicas do período colonial. Ou seja, o estilo neocolonial pode ser interpretado como uma alternativa de busca de identidades, revisão da cultura e crítica ao modelo europeu, se apresentando com a inserção de elementos da arquitetura religiosa barroca como apresenta Carvalho (2002). O neocolonial tem seu percurso retratado por Kessel (1999, p.69):

O percurso do neocolonial pode ser resumidamente caracterizado da seguinte maneira: de reação de vanguarda ao que era visto como excesso de estrangeirismo eclético na arquitetura que se fazia no Brasil do início do século, transmuta-se em resistência ao modernismo calcada ideologicamente no tradicionalismo conservador. Isso se dá com base em uma recuperação seletiva de elementos arquitetônicos, na qual ocorre a glorificação da cultura produzida pela aristocracia rural, apontada como expressão máxima da nacionalidade. (KESSEL, 1999, p.69).

Cabe destacar o papel da arquitetura neocolonial referente à expressão de identidade da aristocracia rural, que tende a justificar a adoção deste no projeto arquitetônico das instalações que, em 1948, vieram a receber a Escola Nacional de Agronomia e a Escola Nacional de Veterinária. Logo, "o conjunto arquitetônico neocolonial da UFRRJ transforma-se num valioso exemplar representativo desse período de crise da arquitetura brasileira" perpassando a compreensão de Carlos (2019), onde apresenta a necessidade de continuação da exploração do acervo de

plantas históricas da UFRRJ a fim de obter novas perspectivas e percepções quanto aos projetos arquitetônicos.

### **O roteiro enquanto tecnologia e a integração do patrimônio ao lazer enquanto inovação**

Um roteiro turístico trata-se de um itinerário caracterizado por elementos que lhe conferem identidade, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística da localidade que forma este roteiro, como apresenta o Programa de Regionalização do Turismo (2007). Assim, o mesmo deve ter caráter participativo, onde busque estimular integração e desenvolver o papel como instrumento de inclusão social, bem como a preservação de valores culturais e ambientais existentes em determinada localidade.

A proposta de elaboração de um roteiro material e temático, que pode ser classificado de acordo com as nomenclaturas brasileiras de acordo com Tavares (2002), como um *city tour* monumental. Este, por sua vez, propõe em seu percurso os atrativos expressivos de uma localidade, encaixando-se como uma possibilidade de roteirização do Campus Sede para o enaltecimento do potencial turístico e de atividades de lazer a serem realizadas no mesmo.

No intuito de colaborar com a elaboração deste roteiro através da perspectiva empírica, enquanto visitação arquitet nica e paisagística, como residente do alojamento estudantil da UFRRJ desde 2020, destaca-se que mesmo em período pand mico, o Campus Sede assumiu grande papel na promo o do acesso ao direito do lazer. Mesmo sem acesso ao ambiente interno dos prédios da institui o,   possível desfrutar do vasto espaço que

possibilita o lazer contemplativo e práticas recreativas diversas. É notória nesta percepção, a importância do campus para a realização de diversas atividades ligadas ao Lazer, principalmente aos finais de semana.

Durante o período pandêmico em que havia a necessidade de distanciamento social devido à COVID 19, o acesso ao Campus Sede era seguramente limitado por conta dos protocolos sanitários. Ainda assim, foi possível observar, em diversas datas comemorativas, um número considerável de pessoas utilizando do campus para atividades vinculadas ao lazer. De acordo com a flexibilização destes protocolos e da necessidade de distanciamento, foi observado um aumento no número de utilizadores do campus como ferramenta de acesso ao direito ao lazer, sejam individualmente ou em pequenos grupos.

Santos e Amorim (2010) apresentam em seu artigo de tema "O tour virtual na documentação do patrimônio", quanto as características de aplicação flexível e viável, de fácil divulgação e disponibilização, assim como, sobre o tour virtual assumir o papel de agente facilitador na apreensão do espaço, seus componentes e atributos. Seguindo o perpassado pelos autores, no intuito de prover a integração da tecnologia como inovação para a roteirização proposta, foi realizada a produção de um vídeo *tour* virtual com 2 minutos e 18 segundos de duração.

Quanto às etapas para a produção do tour virtual, foi realizada após a estruturação do roteiro. Assim, realizou-se uma sequência de tomadas fotográficas na área delimitada pelo roteiro, onde buscou-se inúmeras possibilidades de panoramas e ângulos, na finalidade de obter melhores resultados para a transmissão dos aspectos arquitetônicos e paisagísticos do Campus Sede da Universidade Federal Rural do Rio de

Janeiro. Foram realizadas duas tomadas fotográficas, a primeira no domingo, 22 de maio de 2022, entre 10 horas e 11 horas da manhã de um dia ensolarado, sendo a segunda na quinta-feira, feriado de corpus christi do dia 16 de junho de 2022 entre 13 horas e 16 horas. Tal atividade totalizou uma coleta de 522 fotografias e 5 vídeos, onde este conteúdo passou por criteriosa análise e seleção.

O material foi selecionado de forma a possibilitar ao visitante através do vídeo *tour* virtual, uma observação da paisagem, incluindo detalhes arquitetônicos das construções existentes como também massas arbóreas e arbustivas presentes, trazendo ao espectador a possibilidade de acompanhar boa parte do trajeto do roteiro estabelecido. Cabe destacar que, ainda que a fase pandêmica na atualidade tenha recuado quanto aos processos de distanciamento social, os riscos eminentes de uma possibilidade de ascensão da COVID 19, ou mesmo uma nova pandemia, permitem que tal iniciativa virtual seja uma alternativa de promoção do lazer junto ao patrimônio edificado da UFRRJ. Da mesma forma, dialoga com a possibilidade de prover estratégias assistivas para a comunidade de pessoas com deficiências acompanhar o material, visto que muitas das ruas do campus não possuem pavimentação.

Cabe destacar também, que as observações realizadas em ambas datas das tomadas fotográficas, possibilitaram reforçar quanto à utilização do campus como ferramenta de acesso ao lazer. Embora em fins de semana e feriados o Campus Sede encontre-se com um menor fluxo de pessoas, ainda assim foi possível observar a utilização deste por um número de pessoas considerável, as quais realizavam caminhadas, piqueniques, passeios de bicicleta e outros. Inclusive, é possível observar

entre o material selecionado para compor o vídeo tour, algumas imagens das práticas recreativas descritas acima sendo realizadas.

### **Proposta de roteirização**

Buscando concretizar uma proposta de roteirização do Campus Sede da UFRRJ, com enfoque especificamente na apreciação das estruturas arquitetônicas e ambientais, o ponto inicial de um roteiro de visitação no campus deve partir do Pórtico da UFRRJ. Esta é a principal entrada rodoviária do Campus Sede, onde é possível logo de princípio privilegiar a vista panorâmica do imponente Pavilhão Central, também conhecido como P1 (ver Figura 1) e de boa parte do conjunto arquitetônico tombado pelo INEPAC.

**Figura 2** – Vista frontal do Pavilhão Central (P1) da UFRRJ.



Fonte: Própria, 2022.

Em dias úteis, existe a possibilidade de contemplação do Jardim Interno do Pavilhão Central. Este primeiro trecho do roteiro, tem a extensão de aproximadamente 450 metros, onde o guia poderá detalhar características elementares relacionadas aos aspectos arquitetônicos. Por conta de o trajeto percorrer uma longa área descampada, recomenda-se o uso de proteção solar, além do consumo de água e demais bebidas hidratantes.

Levando em consideração que o acesso aos espaços internos dos prédios os quais compõem o parque paisagístico é limitado apenas aos dias úteis, ao longo da análise realizada em campo para a realização de um roteiro, foi priorizada a contemplação do ambiente externo, arquitetônico e paisagístico do campus, onde o segundo ponto de parada para apreciação se daria defronte ao Pavilhão Central.

Em seguida, parte-se a uma caminhada até o prédio do Instituto de Ciências Biológicas e Saúde (ICBS), o qual em sua lateral dispõe de acesso para às margens do Lago do IB, possibilitando a chegada até o Instituto de Veterinária (IV) após a visitação ao Museu de Zoologia, caso o mesmo se encontre com visitação ao público aberta. Com extensão aproximada de 350 metros, este trecho poderá ser percorrido em um intervalo médio de 8 minutos, podendo o guia pontuar neste trecho sobre a composição de massas arbóreas e arbustivas existentes no projeto paisagístico da UFRRJ.



Figura 3 – Vista do Lago do IB da UFRRJ.



Fonte: Própria, 2022.

Através do acesso para às margens do lago do IB, temos a possibilidade de contemplação da paisagem durante o percurso até o início da vista ao lago do IA. Este que muito é utilizado durante atividades e práticas de lazer como caminhadas, piqueniques, apreciação do pôr do sol, yoga e outras. Cabe destacar que no domingo, dia da primeira tomada de fotos realizada, foram observados em apenas uma das margens do lago um total de 14 carros de visitantes que realizavam atividades ao redor do lago. Este trecho possui uma extensão aproximada de 750 metros, podendo ser percorrido em um intervalo médio de 12 minutos, onde o guia pode destacar os principais pontos da história da UFRRJ.

O trecho seguinte se inicia com a vista ao lago do IA, até a entrada do Jardim Botânico, onde o destacamos como uma das principais estruturas museológicas existentes no Campus Sede da UFRRJ. Ainda

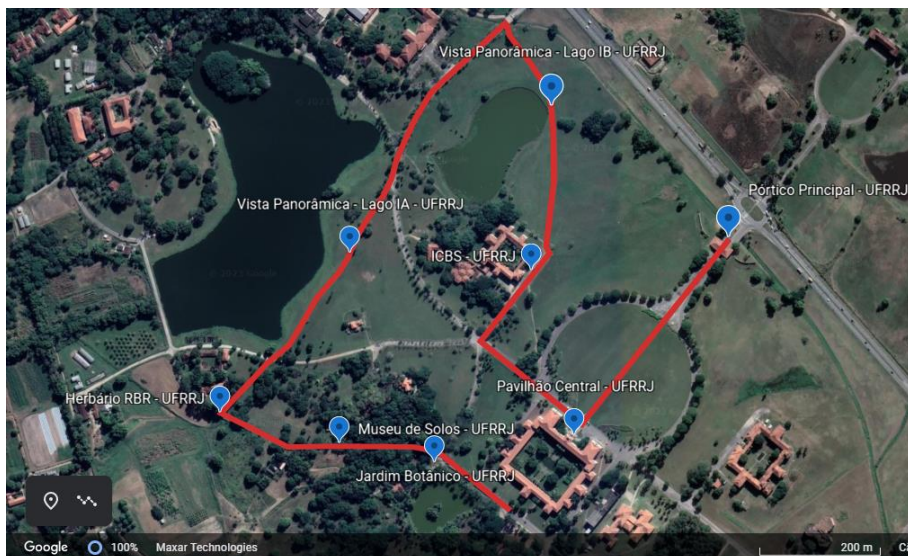
— ••• —  
assim, é importante ressaltar que esta parte do trajeto, que possui uma extensão aproximada de 950 metros, apresenta 550 metros de estrada sem pavimentação. Este trecho pode ser percorrido em um intervalo médio de 20 minutos, ficando o guia apenas responsável por detalhar a localização de importantes construções existentes no decorrer deste. Caso o tour seja realizado em dias úteis, existe a possibilidade de visitação ao Jardim Botânico da UFRRJ, o qual se encontrará aberto para visitas.

O último trecho compreende o retorno ao Pavilhão Central, compreendendo aproximadamente 350 metros, com duração de percurso em um intervalo médio de 5 minutos, onde o guia poderá fazer as pontuações finais e avaliação do percurso, disponibilizando ao final uma avaliação referente ao mesmo. Esta avaliação deve abranger detalhes referentes a infraestrutura, duração do percurso, trajeto e eventuais sugestões para melhorias do roteiro de acordo com o feedback dos visitantes.

A distância total aproximada do trajeto é de 2 quilômetros e 850 metros, com duração estimada de 60 minutos, já considerando neste tempo a apresentação e descritiva dos principais pontos históricos e arquitetônicos-paisagísticos. A duração apresentada, pode sofrer alterações de acordo com o público que estiver participando do tour. Cabe destacar, também, que o tempo de trajeto não considera a visitação aos espaços internos das estruturas museológicas existentes ao longo do

trajeto, tendo estes valores sido retirados através da utilização do Google Earth (Figura 4).

**Figura 4** – Trajeto do Roteiro do Campus Sede da UFRRJ.



Fonte: Própria, 2022.

Nas condições de acessibilidade, esbarra-se com uma perspectiva delicada, visto que muitas das ruas do campus ainda possuem calçamento em terra. Logo, inviabiliza este roteiro para pessoas portadoras de necessidades especiais as quais utilizem cadeira de rodas para sua locomoção, embora possa ser realizado em veículo automotor adaptado (veículo adaptado a praticantes de golfe, por exemplo), o qual a UFRRJ ainda não dispõe. Considera-se também importante, destacar que a ausência de sinalização no Campus Sede pode dificultar que esta seja uma visita autoguiada, principalmente devido ao tamanho do campus.

---

•••••

## Considerações Finais

As construções que servem como sede da UFRRJ são marcos arquitetônicos de importância indelével na história da educação superior brasileira. Elas simbolizam e representam movimentos políticos que vão desde a opção pelo estilo neocolonial, até mesmo as críticas que remetem aos elementos da aristocracia rural brasileira num momento em que o país acenava ao desenvolvimento de sua economia, embora não rompesse com seu modelo societário desigual.

O projeto de pesquisa que, primeiramente, tinha como ímpeto articular as estruturas museológicas para promover-las enquanto meio para recreação não pode se concretizar. A pandemia da COVID 19 e seus reflexos, somado ao cenário de rearranjo por parte da inovação institucional da administração da UFRRJ, sinaliza desafios próprios que envolvem a gestão destas estruturas e seus acervos. Embora o presente projeto de pesquisa tenha iniciado sua ideia de roteiros de lazer junto aos museus da UFRRJ, no Campus Sede, tenha sido iniciado em 2019, há por parte de integrantes do NAAC, apresentado em reunião no início de 2022, um caminho próprio para o desenvolvimento de roteiros que emanam como estratégia da atual administração.

Nesse sentido, a comutação para os marcos arquitetônicos e paisagísticos do Campus Sede da UFRRJ segue como uma iniciativa que inova no modelo de promoção do lazer, respeitando o princípio de organização supracitado. Ainda assim, reitera-se que este movimento demandou adaptações inúmeras no cronograma da pesquisa, fazendo com que o produto alcançasse um objetivo diferente do que fora proposto desde 2019.



Assim, a proposta de roteirização, com profunda vinculação aos aspectos arquitetônicos e paisagísticos da sede da UFRRJ, inova no processo de transformar a história desta instituição de ensino superior em uma atividade recreativa. Aqui, coloca-se que ao compreender o potencial de desenvolvimento turístico, estruturado sob a perspectiva de expansão do acesso ao lazer, caminham junto à promoção da memória e da historicidade científica desta instituição com sede em plena Baixada Fluminense. Ou seja, para além de qualificar a experiência em recreação de quem porventura se vincule à proposta de roteiro, este, por sua vez, poderá vir a ser um indutor da turistificação do Campus Sede da UFRRJ.

É importante ressaltar que esta proposta de roteiro, é capaz de se tornar um instrumento pedagógico, o qual pode ter finalidades de Ensino, Pesquisa e Extensão no ambiente acadêmico da UFRRJ correlacionando áreas do conhecimento de diversas ciências. Também é relevante dizer que, tal iniciativa, demanda um fôlego reconhecido por parte da institucionalidade, principalmente no que diz respeito às condições de acessibilidade e sinalização do Campus Sede. É dever, sobretudo da institucionalidade, fazer a acessibilidade uma prática em todos os aspectos, a incluir o lazer.

Outrossim, considera-se o roteiro como um fator de grande potencial exploratório e de qualificação, seja do cumprimento ainda não reconhecido do lazer enquanto direito social, seja pela promoção de um dos únicos redutos recreativos existentes no município de Seropédica. Diante do exposto no decorrer deste artigo, identifica-se e reafirma-se o papel do Campus Sede da UFRRJ na promoção do acesso ao direito ao lazer para os residentes de Seropédica e de seus arredores, ainda que os

MORAES, J.V.V., D'ONOFRE, D.G. "O CAMPUS MAIS BONITO DO MUNDO":  
Proposta de inovação e roteirização de ícones arquitetônicos e paisagísticos da Sede  
da UFRRJ. In:

————— •••• —————  
saberes e fazeres da universidade, bem como sua memória relativa à  
ciência e à tecnologia estejam deslocadas das inúmeras atividades  
recreativas desempenhadas pela população que o acessa.

MORAES, J.V.V., D'ONOFRE, D.G. "O CAMPUS MAIS BONITO DO MUNDO": Proposta de inovação e roteirização de ícones arquitetônicos e paisagísticos da Sede da UFRRJ. In:

---

• • •

## REFERÊNCIAS

- BRASIL (País). Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil: Módulo Operacional 7**. Roteirização Turística. Brasília: Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização, 2007. Disponível em: [http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/images/roteiros\\_brasil/roteirizacao\\_turistica.pdf](http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/images/roteiros_brasil/roteirizacao_turistica.pdf) Acesso em: 5 dez. 2021.
- CARLOS, C. A. S. L. **Quando o moderno era neocolonial**: a participação de Eugênio de Proença Sigaud na construção do campus da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. In: 3º Congresso Internacional de história da construção Luso-brasileira, 2019, Salvador. Anais do 3º CIHCLB. Salvador: Núcleo de Tecnologia da Preservação e da Restauração, 2019. v. 1. p. 1622-1635.
- CARLOS, C. A. S. L.; MARY, W. Campus da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ: O lugar. **IX ENEPEA – Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo nas Escolas de Arquitetura**, Curitiba - PR, 2008.
- CARVALHO, E. E. T. **A Arquitetura Neocolonial**: A Arquitetura como afirmação de nacionalidade. 2002. 185 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFBA) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/12299>. Acesso em: 17 maio 2022.
- DUMAZEDIER, J. **Sociologia Empírica do Lazer**. São Paulo: Perspectiva, SESC, 2008.
- DUMAZEDIER, J. **Lazer e Cultura Popular**. São Paulo: Perspectiva, SESC, 1973.
- INEPAC (Instituto Estadual do Patrimônio Cultural). **Conjunto arquitetônico e paisagístico da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: [http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens\\_tombados/detalhar/422](http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/422). Acesso em: 25 abr. 2022.
- KESSEL, C. **Estilo, discurso, poder: arquitetura neocolonial no Brasil**. 1999. História Social. N°6. p. 65-94. Disponível em: <https://ojs.ifch.unicamp.br/index.php/rhs/article/view/179/170>. Acesso em: 15 maio 2022.
- LOUVAIN, P. **Preservação do Patrimônio Cultural Científico e Tecnológico Brasileiro: Identificação, Análise, Avaliação e Estudo de Bens Tombados**. 2015. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro, 2015. 230p. Orientador: Marcus Granato.

MORAES, J.V.V., D'ONOFRE, D.G. "O CAMPUS MAIS BONITO DO MUNDO": Proposta de inovação e roteirização de ícones arquitetônicos e paisagísticos da Sede da UFRRJ. In:

MARINHO, A. B. C. **Espaços Museológicos da UFRRJ**: uma proposta de lazer sob os marcos da tecnologia em turismo. Orientador: Prof. Dr. Dan Gabriel D'Onofre Andrade Silva Cordeiro. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Bacharelado em Hotelaria), UFRRJ, 2020.

RODRIGUES, A. P. R.; TOMAZZONI, E. L. Lazer e Museus: uma reflexão sobre seus significados e interações. **Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer - UFMG**: Licere, Belo Horizonte, v.24, n. 2, jun. 2021. DOI <https://doi.org/10.35699/2447-6218.2021.34866>. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/licere/article/view/34866/27524>. Acesso em: 13 abr. 2022.

SANTOS JUNIOR, P. A. **Dinâmicas da paisagem urbana em municípios periféricos: análise, percepções e prospecções das unidades morfo-territoriais e espaços livres de Seropédica, RJ**. 2017. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2017. p. 118. Disponível em: <https://tede.ufrjr.br/jspui/handle/jspui/4611>. Acesso em: 18 maio 2022.

SANTOS, T. S.; AMORIM, A. L. **O Tour Virtual na Documentação do Patrimônio**. In: Seminário Nacional: Documentação do Patrimônio Arquitetônico com o uso de tecnologias digitais, 2010, Salvador. Seminário Nacional: Documentação do Patrimônio Arquitetônico com o uso de tecnologias digitais, 2010.

SANTOS, F. da C. Procurando o Lazer na Constituinte: sua inclusão como Direito Social na Constituição de 1988. **Movimento**, [S. l.], v. 20, n. 4, p. 1305–1327, 2014. DOI: 10.22456/1982-8918.43785. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/Movimento/article/view/43785>. Acesso em: 9 jan. 2023.

TAVARES, A. M. **City tour**. São Paulo: Aleph, 2002.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO. PROEXT. **Núcleo de acervos e coleções ajuda na preservação do patrimônio da UFRRJ**. UFRRJ, 23 dez. 2020. Disponível em: <https://portal.ufrjr.br/nucleo-de-articulacao-de-acervos-e-colecoes-da-ufrjr-ajuda-na-preservacao-do-patrimonio-institucional/>. Acesso em: 3 maio 2022.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO. **Catálogo Institucional 2021**. UFRRJ, 2022. Disponível em: [https://institucional.ufrjr.br/ccs/files/2021/04/catalogo\\_2021\\_v2.2021.pdf](https://institucional.ufrjr.br/ccs/files/2021/04/catalogo_2021_v2.2021.pdf). Acesso em: 19 maio 2022.

\_\_\_\_\_. **Diretrizes para o plano de retomada de atividades administrativas e acadêmicas da UFRRJ**. Seropédica/RJ: UFRRJ, 2020. Disponível em:



MORAES, J.V.V., D'ONOFRE, D.G. "O CAMPUS MAIS BONITO DO MUNDO": Proposta de inovação e roteirização de ícones arquitetônicos e paisagísticos da Sede da UFRRJ. In:

————— •••• —————  
<https://portal.ufrrj.br/wp-content/uploads/2020/09/Diretrizes-para-o-plano-de-retomada-de-atividades-administrativas-e-acad%C3%AAsicas.pdf> Acesso 14 jul. 2022.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO. Coordenadoria de Comunicação Social. **História da UFRRJ**. UFRRJ, 16 jul. 2019. Disponível em: <https://institucional.ufrrj.br/ccs/historia-da-ufrrj/>. Acesso em: 17 maio 2022.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO. **Jardim Botânico da UFRRJ**. UFRRJ, 2022a. Disponível em: <https://institucional.ufrrj.br/jardimbotanico/>. Acesso em: 19 maio 2022.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO (UFRRJ). PROEXT. **Museu de Zoologia: UFRRJ**. UFRRJ, 2022b. Disponível em: <https://sites.google.com/view/projetomzooufrrj/p%C3%A1gina-inicial?authuser=0>. Acesso em: 1 jun. 2022.



# DIÁLOGOS ENTRE TURISMO CULTURAL E ARQUITETURA: AS INTENÇÕES DOS PROJETOS DA CASA DA ARQUITETURA NO CONTEXTO TURÍSTICO

Bruna Raquel Alves Maia Lobo

*“O trabalho fundamental da arquitetura é transformar polémicas em diálogo.”*  
(Álvaro Siza, 2021)

**N**o panorama atual, todos os dias surgem estudos e pesquisas que associam o turismo com outras áreas de conhecimento, desde às humanidades até as ciências exatas. Esse reconhecimento, seguido pela aceitação, enfraqueceu o antigo desprestígio acadêmico do turismo, que até a década de 1970 era tratado genericamente por uma visão economicista e ingênua de panaceia para o mundo (BARRETO, 2003). A interação do turismo com outros domínios teóricos e/ou práticos o fortaleceu como parte de uma prática social antiga e complexa, que se mantém em contínua renovação e ampliação do seu espaço de atuação. Sendo assim importante e relevante para a sociedade científica em geral.

A fagulha inicial da atividade turística inicia-se com o atrativo. De fato, é necessário considerar tudo aquilo que está construído, pois o atrativo pode ser um edifício histórico, uma casa onde viveu um artista ou uma rua. Em todos esses, a arquitetura aparece como fator primordial, pois é impossível criar um ativo turístico em qualquer lugar, mas é possível



conceber em algum lugar um produto turístico em torno de um tema (URRY, 1996).

A partir disso que se fundamenta essa reflexão teórica para o livro *Turismo & Hotelaria no contexto da Arquitetura e Urbanismo* sobre os diálogos entre turismo cultural e arquitetura, a partir das intenções e projetos desenvolvidos pela Casa da Arquitetura - Centro Português de Arquitetura (CA). Fundada em 2007 é uma organização sem fins lucrativos, com objetivo fundamental de promoção e sedimentação do estilo de construção português. Recebe a salvaguarda de acervos de arquitetos e promove eventos que valorizam as obras arquitetônicas como também a relação profícua com os mais variados campos, dentre eles, o turismo.

A problemática desse capítulo está em refletir: **Como as intenções de projeto da CA se relacionam com o turismo cultural?** Com essa premissa, objetivou-se refletir teoricamente sobre o alcance da arquitetura integrada ao turismo cultural. Seja para cooptar redes nacionais e internacionais, seja para criar públicos, a arquitetura pode valorizar a imagem do país e promover a diversificação turística pelos diversos territórios, atores e regiões.

## **Metodologia**

Optou-se pela percepção metodológica de Vergara (2000) na qual defende dois tipos de metodologias a adotar, dependendo dos fins e meios. Quanto aos fins essa reflexão é explicativa, pois intenta elucidar prováveis relações entre uma variável e outra, quanto aos meios é bibliográfica já que realiza um levantamento de livros e fontes publicadas em plataformas



acadêmicas/não acadêmicas disponíveis na internet, como revistas científicas, sites de instituições portuguesas e You Tube.

Os objetos empíricos dessa discussão teórica são as cinco intenções e projetos da Casa da Arquitetura integrados como produtos do turismo cultural: Itinerários de Arquitetura Contemporânea em Portugal, Atlas da Arquitetura Portuguesa, Promoções de Eventos Nacionais de Arquitetura Portuguesa, Encontros de Turismo Cultural e Promoção Externa. Para a descrição da C.A. e desses projetos, buscou-se material bibliográfico de autores com comprovada idoneidade de fontes, relevância e diversidade, com autores como Álvaro Siza (2012) figura central das ações da CA, Barbosa (2015) com a dissertação de mestrado em Engenharia Civil sobre a restauração do edifício, onde hoje funciona a CA e demais fontes impressas ou eletrônicas que coadunam com as informações levantadas no *website* da Casa da Arquitetura e vídeos no *YouTube*. À essas informações se somou um breve histórico sobre o turismo cultural e casos semelhantes que auxiliaram o pensamento sobre a arquitetura como produto turístico.

Constitui-se como uma pesquisa descritiva, já que se vasculhou nessas intenções e projetos, características que favoreceram o desenrolar dessa reflexão teórica sobre os contributos originados das relações entre o turismo cultural e a arquitetura. Assim, os aspectos estudados foram escolhidos a partir das maneiras de contemplação do patrimônio cultural, associando ferramentas conceituais funcionais, como a noção de produto turístico, requalificação arquitetónica e indústria criativa com conceitos teóricos, como a perspectiva do turismo cultural, a pós-modernidade e

autenticidade, com autores especialistas no assunto como Richards (2018), Urry (1996) e Gastal (2013).

Juntou-se documentos produzidos pela própria autora para auxiliar o desenrolar do pensamento. É de se notar que não foi analisado cada projeto da CA, mas sim a ação de intencionalidade em tratar uma obra arquitetônica, por diferentes perspectivas, como atrativo ao responder aos anseios da sociedade móvel moderna.

### **Considerações sobre o turismo cultural**

O estudo do turismo cultural iniciou-se após a Segunda Guerra Mundial, quando o direito às férias e ao lazer fora implementado como direito aos trabalhadores. Nesse tempo, a Europa se reestruturava tanto economicamente, quanto culturalmente e as viagens favoreceram essa reconstrução. Nas décadas de 1960 e 1970, o período de paz e prosperidade garantiram o cenário adequado para o desenvolvimento econômico, que se alastrou para o aumento das viagens motivadas pelo patrimônio cultural. A seguir, em 1980 o movimento de turistas internacionais para os principais atrativos culturais cresceu de sobremaneira, provocando a criação do nicho de mercado para elites, designado pela terminologia “turismo cultural”. Foi nesse momento, que a Organização Mundial do Turismo (OMT) definiu esse fenômeno pela primeira vez. A partir disso, o turismo cultural entrou nas estimativas desenvolvidas por essa organização e nas investigações acadêmicas (RICHARDS, 2018).

Nas décadas de 1980 e 1990 o turismo cultural continuou a se desenvolver, sendo visto como uma maneira de contribuir para a valorização do património, estimular a economia e preservar a cultura. A partir da primeira metade da década de 1990, a ampliação do conceito de cultura ajudou a uma nova configuração da viagem cultural, para um mercado maior e menos restritivo, incluindo outras camadas da sociedade. Esse crescimento instigou o estudo e a pesquisa, começaram a surgir as primeiras publicações sobre turismo cultural, como também a tipificação da atividade como turismo patrimonial, gastronômico ou cinematográfico.

Contudo, esse crescimento está marcado por problemas. A lotação excessiva de Sítios do Patrimônio Mundial, a dificuldade de conservação e o surgimento de novos desejos do turista por experiência, garantiram a necessidade da criação de outros focos de atenção, visando a ordenar os atuais e futuros problemas. A nova definição de turismo cultural pela OMT vem atender a essa nova demanda, quando amplia para além de locais e monumentos ocidentais clássicos, para um conjunto de características materiais, intelectuais e emocionais exclusivas de uma sociedade que abrange artes e arquitetura, patrimônio histórico, cultural e culinário, literatura, música, indústrias criativas e toda cultura viva com seus valores, crenças e tradições (RICHARDS, 2018).

Dada a importância do turismo na sociedade contemporânea, tornou-se substancial a sua adequada dinamização através de práticas de gestão e planejamento integrados com outros setores que podem valorizar a cultura dos destinos, no sentido de auferir unicidade para a experiência de viagem. Nesse ciclo, as organizações de origem não turística encontram

no turismo formas efetivas de viabilizar a proteção e promoção do seu patrimônio cultural, além de favorecer a educação dos autóctones e visitantes (MAIA, 2017; CÉSAR, DIÓGENES & PAULA, 2017).

Além disso, o turismo cultural fortalece não apenas a economia local, pois quando promove a capacitação comunitária para o desenvolvimento das atividades recreativas lega o autorrespeito, valores e identidade dos residentes. Dessa maneira o turismo cultural contribui para salvaguardar aspectos do patrimônio tangíveis e intangíveis das comunidades em escala regional (ROWAN, 2013).

### **Uma casa com história**

A história da Casa da Arquitetura - Centro Português de Arquitetura começou com uma parceria entre a ideia da Casa e a Câmara Municipal de Matosinhos em 2007. A primeira materialização desse centro cultural ocorreu na casa Roberto Ivens (a casa ficou assim conhecida pelo nome da rua onde estava instalada) que foi adquirida pela Câmara Municipal de Matosinhos. Foi nessa moradia, onde viveu de 1949 a 2000 a família do arquiteto Álvaro Siza, que iria servir para acolher o Centro de Documentação Álvaro Siza (CDAS) e ser um espaço para colaborações (BRIGITTE, 1999; SIZA, 2012).

O arquiteto Siza Vieira, como também é conhecido, possui a maior quantidade de condecorações e premiações já alcançadas por um português, alguns desses foram: Medalha Alvar Aalto (1988), Prêmio *Mies van der Rohe* (1988), Prêmio Pritzker (1992), Prêmio Wolf de Artes (2001), Medalha de Ouro do RIBA (2009) e Golden Lion na Bienal de Arquitetura





de Veneza (2012). É o responsável pela criação de ícones da arquitetura portuguesa e internacional, inclusive no Brasil com o museu para a Fundação Iberê Camargo em Porto Alegre (BRIGITTE, 1999; SIZA, 2012).

A casa Roberto Ives, construída no século XX, configura-se como modelo de casa burguesa portuense, tendo já sido remodelada, por pedido do próprio pai em 1961, quando Siza era ainda um jovem arquiteto. Em 2009, já denominada por Casa da Arquitetura, o edifício passou por uma reestruturação, respeitando a concepção estética original. Para isso, Álvaro Siza foi novamente solicitado para realizar sutis transformações na casa, que se adequassem com as novas solicitações e utilidades museológicas (LOPES, 2019).

Nessas condições, o acervo da Casa da Arquitetura já podia começar a ser formado. Assim é acordado com outros arquitetos como Eduardo Souto de Moura a oferta de seus acervos, esse entregou 21 maquetes e 70 painéis com desenhos de sua autoria. Seguidamente a Casa foi aberta ao público em 25 de junho de 2009, com a promessa da construção de um novo edifício, visto que o atual espaço, aproximadamente 84 m<sup>2</sup> não suportava acolher mais acervos de outros arquitetos. Contudo, a falta de verbas para uma nova edificação e a necessidade urgente por um espaço maior, levaram a Câmara Municipal de Matosinhos encontrar outra via que foi reabilitar o Quarteirão da Real Vinícola da cidade (BARBOSA, 2015).

O Quarteirão da Real Vinícola é um complexo arquitetônico fabril edificado entre 1897 e 1901, com uma área total de 4.700 m<sup>2</sup> que estava



em ruínas. Projetado pelo engenheiro António Silva foi planejado com uma planta retangular e possui várias construções dispostas em toda a área do quarteirão, em volta de uma enorme área destinada ao embarque e desembarque da produção, por uma linha de carris privativa puxada por animais que ligava ao Porto de Leixões. Atualmente é o maior porto artificial de Portugal e destaca-se pela arquitetura moderna do seu terminal de cruzeiros (BARBOSA, 2015).

Assim, as antigas instalações da Real Companhia Vinícola foram recuperadas e ajustadas para atender aos anseios de um centro cultural, onde além da Casa da Arquitetura, abriga a Orquestra de Jazz de Matosinhos e várias lojas comerciais. As reformas não destruíram a estrutura industrial original que segue os parâmetros ingleses de construção com ligação à linha de carris e uma grande praça central e hoje faz parte do Plano de Urbanização de Matosinhos Sul (LOPES, 2019).

**Figura 1:** Casa da arquitetura, 2017, Luis Ferreira Alves.



Fonte: <https://iduna.pt/en/portfolio/casa-da-arquitectura-matosinhos-portugal-2/>

Todo o quarteirão foi recuperado em parceria com a Câmara Municipal de Matosinhos pela responsabilidade do arquiteto Guilherme Machado Vaz. Em 2013 o Quarteirão da Real Vinícola foi classificado como Monumento de Interesse Público pela Direção Geral do Património Cultural de Portugal. De acordo com o site da Câmara Municipal de Matosinhos (2018), o projeto destinado a um espaço de cultura e lazer possui 36% da área dedicada a espaços públicos como biblioteca, auditório e espaço de convivência ao ar livre, 38% para a manutenção e conservação e 10% da área é utilizada para a gestão interna. Ainda possui 16% da área para usos comuns. Em 2018 o projeto foi galardoado com o Prêmio Nacional de Reabilitação Urbana na categoria Impacto Social (BARBOSA, 2015).

### **As intenções dos projetos da Casa da Arquitetura no contexto turístico**

Na contemporaneidade as organizações culturais além de conservar e exibir, transformaram-se em um espaço para práticas atualizadas no contexto da sociedade. A Casa da Arquitetura - Centro Português de Arquitetura é uma instituição cultural sem fins lucrativos, que busca inovar em sua programação. Uma dessas inovações estão nos projetos de divulgação do estilo de construção português através do turismo cultural.

O projeto *Itinerários de Arquitetura Contemporânea em Portugal* é um conjunto de visitas orientadas a obras de arquitetos portugueses, com planejamento de itinerários por Região. Para isso existe a criação de conteúdos e execução de visitas com monitores treinados pela Casa da



Arquitetura e autóctones (Casa da Arquitetura, 2022). Já existe formatado e oferecido o *Itinerário Álvaro Siza*, que percorre obras representativas e estruturadas para a visita em Matosinhos no Porto, o vídeo promocional poderá ser visto em <https://www.youtube.com/watch?v=yUWLvaFmKCo&t=32s>.

O roteiro Álvaro Siza inicia pela *Piscina das Marés* (Casa da Arquitetura, 2022). Classificado como um monumento nacional em 2012, essa piscina de água salgada possui como limites as formações rochosas do local, o que proporciona uma integração com a paisagem. Apesar de estar dissimulada entre as rochas, pode ser vista da estrada que passa ao lado. Foi construída entre 1961 e 1966 na praia de Leça da Palmeira. Além de material impresso, foi produzido o conteúdo <https://www.youtube.com/watch?v=zJj-FtEKQXU> para divulgação desse lugar.

**Figura 2:** Piscina das Marés, 2022, Leça da Palmeira.



Fonte: <https://www.leca-palmeira.com>

Os turistas são levados para a Casa de Chá de Boa Nova que é uma das primeiras obras do arquiteto, construída entre 1958 e 1963, chama a atenção a estrutura em betão com planta retangular sobre as rochas e distante dois metros do mar (FRANCO, 2021). As rochas parecem aninhar a construção de maneira suave, produzindo uma relação equilibrada entre a construção e o meio ambiente. Planejado para a visita desde a origem, o arquiteto montou uma estrutura arquitetônica orgânica, onde o acesso apenas é possível por uma escadaria, que leva o visitante por um percurso de vista para o mar, o horizonte e o Porto de Cruzeiros de Leixões. Está classificada como Monumento Nacional desde 2011 (SIPA, 2011).

**Figura 3:** Casa de Chá da Boa Nova, 2020, Leça da Palmeira.



Fonte: <https://www.leca-palmeira.com/leca-da-palmeira-casa-de-cha-da-boa-nova/>

Depois seguindo um percurso lógico geográfico, a terceira parada é na Piscina da Quinta da Conceição inaugurada em 1965. Uma área pública para o período balnear de julho à setembro construída no parque em Matosinhos, mas fica aberta durante todo o ano para visitas guiadas de interesse arquitetônico.

Por fim o passeio chega à Casa da família Siza em Roberto Ivens, que como já foi reportado, foi o primeiro lugar onde a Casa da Arquitetura foi instalada. Todas as informações sobre as visitas estão disponíveis no site <https://casadaarquitectura.pt/pt/visitas-guiadas/itinerarios>. Na casa de três andares destacam-se os tons de branco e verde espalhados nas superfícies das mais variadas madeiras e mobiliário. Atualmente a casa, de propriedade da Câmara de Matosinhos, está decorada com desenhos e retratos da família Siza para receber visitantes. Além disso há uma proposta de Residência Artística para artistas emergentes (Casa da Arquitetura, 2022).

O projeto *Atlas da Arquitetura em Portugal* é uma intenção de criação de uma plataforma digital para o desenvolvimento do turismo arquitetônico com a promessa de atrair visitação ao abrir os edifícios, como afirmou o diretor executivo da Casa da Arquitetura Nuno Sampaio (2021): “Vamos conseguir que a arquitetura portuguesa consiga na prática atrair as pessoas”. A primeira fase desse atlas já contabilizou 50 edifícios icônicos do estilo português, distribuídos por Portugal Continental e Ilhas, com conteúdos sobre edifícios e espaços de referência acessível aos turistas. Assim, pretende-se organizar as informações por categorias, como autores, galardoados, roteiros, tipologias (museu, reabilitação, jardim, aldeia histórica, mercado, hotel, entre outras). A intenção do projeto foi lançada em 2021 e prevê a implementação para o final desse ano (Casa da Arquitetura, 2022). O Atlas poderá ser consultado pelo site da Casa da Arquitetura e pelo Visit Portugal.

Além disso, a CA já promove eventos nacionais da área como exposições, conferências, seminários e workshops. Desses destaca-se a *Trienal de Arquitetura de Lisboa* e a *Open House Porto*, que em 2019 recebeu 40.000 visitas na área territorial de Matosinhos, Porto e Gaia em um fim de semana. Os *Encontros de Turismo Cultural* também são eventos organizados de experiências associadas com áreas de interesse cultural de uma determinada região. Nesses a CA realizou parceria com Turismo de Portugal para criar conteúdos de promoção, divulgados no site [visitportugal.com](http://visitportugal.com), nos postos de turismo e agências de viagens nacionais. Os encontros preveem sempre a duração de um dia e são realizados e agendados pela CA que treinam monitores e residentes das localidades visitadas para acompanharem os encontros (Casa da Arquitetura, 2022).

Por fim, o projeto de *Promoção Externa*, já implementado, divulga através de eventos a obra arquitetónica nacional em território internacional. São eles: Radar Veneza, Bienal de Veneza de Arquitetura, Bienal de São Paulo e Bienal de Chicago. Existem diversos conteúdos desses eventos, um deles pode ser visto em: [https://www.youtube.com/watch?v=wg-Z2-\\_A74Y](https://www.youtube.com/watch?v=wg-Z2-_A74Y).

## **Os contributos da relação turismo e arquitetura**

Entre arquitetura e turismo existe uma relação com o olhar. O olhar do turista está impregnado de signos e clichês turísticos. A cultura ocidental atual é livre e plural, uma mesma pessoa pode moldar diferentes parâmetros de acordo com a sua perspectiva própria. A preservação das tradições de Portugal está representada desde os Aquedutos Romanos, aos



edifícios de estilo pombalino, os azulejos portugueses que cobrem parte das habitações, os edifícios contemporâneos e até mesmo a canção *Uma casa portuguesa* interpretada pela Amália Rodrigues (1920-1999). Amália foi cantora, atriz e fadista portuguesa reconhecida internacionalmente, a canção *Uma casa portuguesa* foi celebrada mundialmente pela sua interpretação.

O turismo cultural provoca a troca de uma causa do fenômeno pelo próprio fenômeno. Quando a casa onde viveu o arquiteto Álvaro Siza se tornou foco do olhar do turista, essa deixou de ser uma casa para acolher uma família e passou a fazer parte da economia dos serviços turísticos. Isso se caracteriza como um modelo metonímico da sociedade atual, que desde a Revolução Industrial transforma artefatos em fatos para o negócio do turismo. Assim aconteceram as conversões, quando obras de arte como a Última Ceia de Leonardo da Vinci se tornou atração turística e quando a Torre Eiffel se tornou obra de arte. Essas invenções são antigas, o homem desde a antiguidade, no século 366 d.C, quando Papa Damasus percebeu que nunca teria sucesso em converter os romanos ao cristianismo, ele criou a igreja romana. Isso denota que o homem sempre criou artimanhas para acompanhar as mudanças da sociedade ((DAHLGREN, FOREMAN, & ECK, 2005; CLARK, 2021).

Os projetos Itinerários da Arquitetura Contemporânea em Portugal, assim como o Atlas da Arquitetura Portuguesa expressam essa mudança trazida pelo turismo, ao introduzir nas estruturas construídas





valores de autenticidade. As exposições propostas mostram muitas vezes, o processo de desenvolvimento de arquitetos, documentos que estavam esquecidos e guardados, agora são redimensionados como um novo atrativo do olhar.

Esse olhar atual está domado pelas novas tecnologias. As estratégias empregadas nos planejamentos de ativos culturais já perceberam que o entendimento não é mais uma conquista, mas uma exigência a ser atendida. Os temores e as surpresas foram removidos da experiência de viagem contemporânea, porque as experiências estão pré-determinadas e fabricadas em massa. Muito diferente das antecedentes viagens humanistas trazidas com o Renascimento do século XV. Essas viagens eram motivadas pelo conhecimento e pela descoberta sobre outras culturas e evoluiu no século XVIII para os *Grand Tours* quando jovens europeus viajavam por até três anos pela França, Itália, Alemanha e Países Baixos. Assim, antes do século XIX as viagens culturais eram ainda uma descoberta, pois naquela época a divulgação dos destinos estava limitado à escrita e ao desenho. Os viajantes partiam sem ter muita certeza sobre o que encontrariam. Pode-se depreender que no contexto do turismo, os avanços tecnológicos, sobretudo a divulgação de imagens pela *internet*, foram esmaecendo o sentimento de descoberta (LOBO, DIAS e GASTAL, 2022; GASTAL, 2013).

O sucesso que era o resultado, é agora um ponto de partida nos novos projetos arquitetônicos, que são famosos antes mesmo de serem



projetados. Isso porque as organizações escolhem arquitetos de reconhecido prestígio com prêmios e publicações sobre suas obras para assinarem, seja a construção, seja o restauro de uma edificação com o objetivo de valorização, atrair compradores e aumentar o valor de venda (DAHLGREN, FOREMAN, e ECK, 2005). Muito diferente da época da Idade Média quando parte das obras arquitetônicas ou de arte não eram assinadas. Essa falta de demarcação era reconhecida como um comportamento valoroso. Os artistas da época eram tidos como meros artesãos, não podiam ter seu nome inscrito em suas obras. Assim eram marcadas com o nome de quem as encomendou, pois tinha mais prestígio do que os artistas (CLARK, 2021).

Vale lembrar que as atrações turísticas são histórias de sucesso construídas. Pode-se dizer que os lugares apenas recebem visitação, devido a uma fama criada que precede o seu valor original e histórico (URRY, 1996). Ao criar um roteiro baseado nas obras de um arquiteto, a CA potencializa as atra es, para além da popularidade, mas como obras arquitetônicas que fazem parte da história da arquitetura portuguesa, evitando assim a sua dissimula o pelo vazio da reputa o popular.

Algumas constru es são pensadas desde as suas funda es ao consumo estereotipado contemporâneo. Disneylandia ou Las Vegas são ícones desse tipo de constru o que consegue transformar elementos restritos da cultura clássica em mercadorias de consumo popular (DAHLGREN, FOREMAN, e ECK, 2005). A loja “O Mundo Fantástico



da Sardinha Portuguesa” em Lisboa é um exemplo dessa jocosidade extravagante que lembra um circo. A ideia transformou as clássicas latas de sardinha em divertidos souvenirs que trazem impressos os mais variados temas da cultura portuguesa, vendidas por até cinco vezes mais do que as latas do supermercado. A loja é muito visitada e fotografada devido à decoração que se destaca em meio as outras construções vizinhas, como a Praça do Rossio que foi construída há mais de seis séculos. O estilo dessa loja é influenciado pela pós-modernidade e pelo turismo, inquieta e atrai o olhar, levando desde à repulsa até a aceitação.

Urry (1996) distingue duas arquiteturas, uma relativa ao pós-modernismo nobre e a outra ao pós-modernismo vernacular. O primeiro diz respeito a um classicismo de elite, essas classes abastadas acreditavam que ao reconstruírem o estilo clássico poderiam reinfundir uma superioridade clássica através das edificações. Essas construções ao refletirem gosto austero e elegante atrai o olhar do visitante, pois esse gênero de edificação, aos olhos do turista pode representar o lugar. A casa da família Álvaro Siza é um exemplo de moradia burguesa em Portugal e quando aufere a possibilidade de artistas residirem nos quartos, por um determinado período para produzirem um trabalho artístico, as chamadas Residências Artísticas promovidas pela CA, faz com que os artistas se sintam imergidos no universo do arquiteto. Conservar essas casas, ou mesmo referir com uma placa onde viveu uma personalidade é uma

maneira de auferir autenticidade ao lugar. Abaixo a foto da porta de uma moradia onde o poeta português Fernando Pessoa (1888-1935) viveu.

**Figura 4:** Porta de casa onde morou Fernando Pessoa, Lisboa.



Fonte: Arquivo da autora

A pós-modernidade é assinalada pelo estético. A necessidade de uma estetização da cultura, inclusive do turismo, aufere uma visualidade subordinada não apenas pela utilidade (GASTAL, 2013). Trata-se assim de uma forma de consumo que ultrapassa a sua função. O prestígio de morar em uma casa planejada por um arquiteto famoso transformou o lar em uma casa troféu. Atendendo a essa nova necessidade, o marketing turístico transforma pessoas em ativos culturais para o desenvolvimento de produtos, roteiros, museus e experiências (LOBO, 2011).

Os atrativos culturais foram ampliados pela estratégia econômica. Isso é explicado com a nova “economia criativa”, mais um termo que se junta a outros, para referir-se ao papel crescente dos processos criativos e da geração de conhecimento na economia. A inclusão do patrimônio imaterial e da cultura contemporânea à noção de turismo cultural, corroborou para a integração desse termo, ao agregar valor explorando conteúdo e experiências criativas envolventes, apoiando a inovação e colaborando para a evolução de destinos turísticos. A CA se insere nesse campo de cultura criativa, pois em seus projetos, mas sobretudo quando promove os Encontros de Turismo Cultural utilizam atividades de criação artística ou culinária para enquadrar a cultura do destino.

Através da criação de redes como condutores de fluxos de conhecimento e um meio para gerar experiências criativas, a economia criativa está presente na CA. Sabendo disso, possui o projeto de Promoção Externa que alinham com festivais e outros eventos criativos, que estão se tornando destacados polos de conhecimento nas redes globais atraindo um público crescente de interessados.

Portugal possui um patrimônio arquitetônico que data o segundo milênio antes de Cristo, quando as casas eram construídas em granito e formavam povoados fortificados. Atualmente restam as ruínas dessas antigas povoações localizadas no Norte de Portugal Continental, nas cidades do Minho e Trás-os-Montes, algumas delas já integram um roteiro de ruínas. Depois outros povos legaram ao território português edificações que estão em constante manutenção, integrando itinerários turísticos com



estilos de edificações romana, muçulmana, com o luxo do estilo arquitetônico manuelino até a arquitetura de hoje. Tudo isso demonstra uma tradição portuguesa em reconhecer e incluir o patrimônio como ativo do turismo cultural.

As intenções e aplicações de projetos no contexto turístico pela Casa da Arquitetura, corroboram com as políticas do país em salvaguardar o patrimônio e através do turismo cultural viabilizar a vitalidade desses edifícios. As colaborações público-privadas com o Turismo de Portugal e a Câmara Municipal de Matosinhos espelham a dinâmica administrativa da CA que realiza uma simbiose profícua entre turismo cultural e arquitetura, atuando com variadas edificações públicas ou privadas. Os benefícios passam também pela redução dos problemas de sazonalidade do destino, pois tanto a visita às construções como os eventos organizados poderão ser realizados independentemente da estação do ano, como se pôde saber anteriormente, quando se tratou da abertura da Piscina da Quinta da Conceição, na baixa estação para visitas de interesse arquitetônico. Nesse caso a arquitetura como produto turístico muda de sua função original balnear, para outras utilidades contemplativas e de conhecimento.

Desde os edifícios que abrigam a sede da Casa da Arquitetura, os eventos, as construções identificadas como ícones da arquitetura portuguesa, até os arquitetos que valorizam as construções, as intenções encontradas na CA colaboram para a dinamização e conservação da arquitetura contemporânea portuguesa.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O turismo é importante para a arquitetura, pois estabelece outros rendimentos, instiga novas formas utilizar o espaço construído, ajuda a ampliar o público consumidor para fora das fronteiras, além de fortalecer a identidade e valores regionais do estilo de construção. Desse modo, a relação turismo e arquitetura podem salvaguardar aspectos, que ultrapassam os patrimônios tangíveis e atingem também os intangíveis, melhorando o potencial de desenvolvimento sustentável do destino. Assim articulado, o turismo poderá contribuir para o uso da arquitetura como meio de subsistência, principalmente em regiões remotas que possuem um potencial patrimônio arquitetônico, porém sofrem com o despovoamento acelerado, levando até ao desaparecimento da comunidade de aldeias.

As intenções dos projetos desenvolvidos na CA possuem essa consciência. Pois colaboram para a mobilidade da função do projeto arquitetônico, quando libertam a obra da estrutura física para se configurar como uma edificação adaptada, que não precisa ser destruída para fazer parte de outras funções. A arquitetura permanece, o que mudou é a forma de dialogar com a sociedade, nisso o turismo foi o intérprete.

---

• • • • •

## REFERÊNCIAS

BARRETO, M. O imprescindível aporte das ciências sociais para o planejamento e a compreensão do turismo. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 9, n. 20, p. 15-29, 2003.

BARBOSA, F. A. da C. **Reabilitação de um edifício em Matosinhos: estudo de caso**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto: UP, 2015.

BRIGITTE, Fleck. **Álvaro Siza**. Lisboa: Relógio d'Água, 1999.

CAMARA MUNICIPAL DE MATOSINHOS. **Projeto recebeu Prémio Nacional de Reabilitação Urbana**. 10 de maio de 2018. Disponível em: <https://www.cm-matosinhos.pt/servicos-municipais/comunicacao-e-imagem/noticias/noticia/real-vinicola-distinguida> Acesso em: 25 de outubro de 2022.

CÉSAR, Pedro de Alcântara Bittencourt; DIÓGENES, Conceição Malveira & PAULA; Ângela Teberga de. Turismo cultural: algumas ideias para a sua elaboração teórico-metodológica e seu procedimento prático. *In*: Brambilla, Adriana *et al.* (Org.). **Cultura e turismo: interfaces metodológicas e investigações em Portugal e no Brasil**. João Pessoa: Editora do CCTA, 2017. p. 293-312.

CLARK, Kenneth. **Civilização: o contributo da Europa para a civilização universal**. Trad. José Cabrita Saraiva. Lisboa: Gradiva, 2021.

DAHLGREN, K., FOREMAN, K. & ECK, T. V. (Ed.). **Universal Experience: Art, Life, and the Tourist's Eye**. New York: Distributed Art Publishers, 2005.

FRANCO, Carolina. **Entrevista com Álvaro Siza**. Lisboa: Plataforma Gerador, 2021. Disponível em: <https://gerador.eu/alvaro-siza-o-trabalho-fundamental-da-arquitetura-e-transformar-polemicas-em-dialogo>. Acesso em: 19 de outubro de 2022.

GASTAL, Susana. Imagem, Paisagem e Turismo: a construção do olhar romântico. **PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural**. v. 11, n. 3. Special Issue. Julio, 2013.

LOPES, Alice Peixoto. **Casa da Arquitetura – Centro Português de Arquitetura. Coleção, arquivo e exposição**. Relatório (estágio). Faculdade de Belas-Artes da Universidade do Porto, UP: 2019. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/123512/2/363108.pdf>. Acesso em 18 de outubro de 2022.



LOBO, B.R.A.M. DIÁLOGOS ENTRE TURISMO CULTURAL E ARQUITETURA: as intenções dos projetos da casa da arquitetura no contexto turístico. In:



LOBO, Bruna; DIAS, Fernando Rosa; GASTAL, Susana de Araújo. Os contributos do esboço para a prática da viagem: a democratização do desenho de John Ruskin e o turista contemporâneo. **Atas do V Colóquio Expressão Múltipla: teoria e prática do Desenho**. Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa. 2022. p. 62-70.

LÔBO, Bruna Raquel Alves Maia. **Fotografia e marketing: uma análise dos atrativos turísticos da cidade de João Pessoa-PB**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Turismo. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal: UFRN, 2011.

MAIA, Sara Vidal. As rotas museológicas como estratégia de turismo cultural: o caso da região de Aveiro, Portugal. *In*: Brambilla, Adriana et al. (Org.). **Cultura e turismo: interfaces metodológicas e investigações em Portugal e no Brasil**. João Pessoa: Editora do CCTA, 2017. p. 69-93

RICHARDS, Greg. Cultural tourism: a review of recente research and trends. **Journal of Hospitality and Tourism Management**, 36, 2018. p. 12-21. Disponível em: [https://www.academia.edu/36970104/Cultural\\_Tourism\\_A\\_review\\_of\\_recent\\_research\\_and\\_trends](https://www.academia.edu/36970104/Cultural_Tourism_A_review_of_recent_research_and_trends). Acesso em 22 de outubro de 2022.

ROWAN, Jane. Art for sustainable livelihoods: workshops, cultural heritage tourism and festivals. *In*: Sarmiento, João Brito-Henriques, Eduardo (Ed.). **Tourism in the global south: heritages, identities and development**. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 2013, p. 157-178

SAMPAIO, Nuno. Casa da Arquitetura e Turismo de Portugal lançam atlas e rotas turísticas com edifícios icónicos. **Revista Evasões**, 29 de dezembro de 2021. Disponível em: <https://www.evasoes.pt/o-que-fazer/casa-da-arquitetura-e-turismo-de-portugal-lancam-atlas-e-rotas-turisticas-com-edificios-iconicos/1029064/>. Acesso em: 26 de outubro de 2022.

SIPA. **Casa de Chá da Boa Nova**. Sistema de Informação para o Património Arquitetónico, Portugal, 27 de julho de 2011. Disponível em: [http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP\\_PagesUser/SIPA.aspx?id=20302](http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=20302) Acesso em: 25 de outubro de 2022.

SIZA, Álvaro. **Imaginar a evidência**. São Paulo: Estação Liberdade, 2012.

URRY, John. **O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas**. São Paulo: Studio Nobel, 1996.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2000.



# EDIFÍCIOS MULTIFUNCIONAIS E HOSPITALIDADE URBANA: O EDIFÍCIO MAIS ALTO DE SÃO PAULO EM FOCO

Valéria Ferraz Severini

**N**o prefácio do “Livro da Hospitalidade: acolhida do estrangeiro na história e nas culturas”, Montandon (2011) questiona se ainda é possível exercer a verdadeira hospitalidade em ambientes citadinos. Já Camargo (2021) afirma que o contato com estrangeiros/estranhos/desconhecidos tende a ser constante nas cidades e frequente numa sociedade de mobilidade crescente, o que torna a garantia de ser bem-recebido uma necessidade.

Para Grinover (2021, p. 151), a “hospitalidade implica uma relação, uma ligação social e valores de solidariedade e sociabilidade. Implica a partilha de um território, de informação de palavras, de sabores, de afetos, de direitos e de deveres”. O autor afirma que a “hospitalidade *da e na cidade*”, refere-se as práticas de acolhimento e civilidade, o que tornam o espaço construído em um lugar mais humano (GRINOVER, 2021, p. 151, grifos do autor).

Camargo (2003) define a hospitalidade em tempos e espaços. Em seu entendimento, a hospitalidade é o ato de receber, hospedar, alimentar e entreter pessoas fora de seu hábitat natural. Ademais, enquanto instância social, ela se desenvolve em quatro categorias: doméstica, pública, comercial e virtual. A hospitalidade urbana se encaixa na categoria da hospitalidade pública (FERRAZ, 2013).

No entanto, é válido questionar a possibilidade de se sentir acolhido em cidades com mais de 5 milhões de habitantes. Uma “metrópole”, segundo o IBGE — e aqui chamada de grande cidade —, distingue-se não só pelo porte, mas pelos níveis de relacionamento que mantém entre si e pela sua extensa área de influência direta, em nível local, regional ou nacional. Isso posto, é lícito indagar também se os moradores dessas cidades conseguem dar a atenção devida a todo e qualquer hóspede.

O tamanho e a complexidade das grandes cidades, bem como o tipo de comportamento dos anfitriões urbanos, representados muitas vezes pelos próprios moradores, talvez expliquem a fama que elas têm de serem lugares assustadores e, muitas vezes, até hostis (SEVERINI, 2014). É, portanto, compreensível que, em princípio, o conceito de hospitalidade pareça estar mais ligado às pequenas cidades, uma vez que ainda conseguem guardar um nível mais estreito de relacionamento e de vizinhança. Para Ferraz (2013, p. 67),

(...) o espaço da hospitalidade urbana em cidades menores se confunde, muitas vezes, com o espaço da hospitalidade doméstica. Como as pessoas se conhecem, oferecer o espaço de sua casa para um encontro pessoal, profissional ou até para passar a noite parece ser uma coisa comum. Isso faz com que os encontros deixem de acontecer na rua ou no espaço público, para acontecer dentro das casas.

A ideia de que a hospitalidade pode ser percebida mais nas pequenas cidades do que nas grandes já era descrita no século XVIII por Knigge (apud MONTANDON, 2011), ao tratar do “comércio entre os homens”:

Nos tempos antigos, fazia-se uma ideia elevada dos deveres da hospitalidade. Essa ideia ainda prevalece nos países e nas províncias não demasiado populosos, ou então naqueles em que reinam os costumes mais simples e onde encontramos menos riqueza, luxo e corrupção, ou então no campo, e os direitos da hospitalidade ali são sagrados. Em contrapartida, em nossas cidades reluzentes, de onde o tom da alta sociedade começa pouco a pouco a banir toda bonomia, as leis da hospitalidade não passam de regras de polidez que cada um, segundo sua posição ou seu bel-prazer, admite e respeita mais ou menos (KNIGGE, apud Montandon, 2011, p.31).

Para Boff (2005), a hospitalidade, a convivência, a tolerância e o respeito são virtudes que devem ser incentivadas. A seu ver, a hospitalidade é utopia e prática; integra o sonho e a realidade:

A hospitalidade é antes de mais nada uma disposição da alma, aberta e irrestrita. Ela, como o amor incondicional, em princípio, não rejeita nem discrimina a ninguém. É simultaneamente uma utopia e uma prática. Como utopia representa um dos anseios mais caros da história humana: de ser sempre acolhido independente da condição social e moral e de ser tratado humanamente. Como prática cria as políticas que viabilizam e ordenam a acolhida (BOFF, 2005, p.198).

Ferraz (2013) defende que, nas grandes cidades, a hospitalidade é percebida por meio da qualificação do espaço urbano, visto que ela estuda as relações sociais estabelecidas entre o ser que recebe (anfitrião) e o ser que é recebido (hóspede) em determinado espaço (CAMARGO, 2004) que, na hospitalidade urbana, é o espaço público. Entretanto, essa qualificação não garante a hospitalidade. Em muitos casos, as pessoas não se sentem acolhidas mesmo em cidades providas de espaços públicos de excelência. Por essa razão, Ferraz (2013) afirma que a sensação de hospitalidade é derivada de dois tipos de atributos: os intangíveis, de



ordem pessoal e subjetiva; e os tangíveis, ligados às características físicas e funcionais do espaço urbano. Como os primeiros atributos são imensuráveis, a autora concentra sua pesquisa no segundo grupo, pois só ele pode ser medido e implementado pelo gestor público, que assume o papel de anfitrião.

Associando a condição de cidade hospitaleira à implantação de qualidades urbanísticas relacionadas à diversidade, à permeabilidade, à legibilidade e ao conforto, Ferraz (2013) afirma que tais qualidades são capazes de salientar as características urbanas responsáveis pela geração de bem-estar e acolhimento no espaço público. Se “atendidas estas condições para o morador (anfitrião), o turista (hóspede) — que com ele se identifica e se relaciona — usufruirá imediatamente dos benefícios de uma cidade hospitaleira” (FERRAZ, 2013, p. 21). Além do mais, essas qualidades urbanísticas podem contribuir para o prolongamento da estadia do visitante, o que refletirá na economia da cidade por meio da receita gerada pelo turismo.

A seguir, apresentam-se as diretrizes dos atributos espaciais de hospitalidade urbana:

**Tabela 1:** Diretrizes dos atributos espaciais de hospitalidade urbana.

<b>DIVERSIDADE</b>	Estimular a mistura de usos e atividades urbanas e a variedade de espaços públicos propriamente ditos.
<b>PERMEABILIDADE</b>	Incentivar a capacidade de um lugar em se tornar permeável no sentido físico, por meio de quadras curtas ou ruas internas em edifícios, e no sentido visual, por meio de elementos de transparência e de visibilidade.
<b>LEGIBILIDADE</b>	Contribuir para manutenção de elementos visuais referenciais para a paisagem urbana e na identificação de heterogeneidade ou monotonia tipológica arquitetônica.
<b>CONFORTO</b>	Garantir a presença de elementos arquitetônicos e paisagísticos capazes de garantir ao hóspede a sensação de que ele está em sua própria “casa”.

Fonte: SEVERINI; PANOSSO NETTO; OLIVEIRA, 2021.

Vale ressaltar que esses atributos não apenas qualificam o espaço público, mas também estabelecem parâmetros qualificadores para as construções em âmbito privado. Afinal, a sensação de hospitalidade urbana só é completa quando se oferecem outros tipos de espaços para proporcionar encontros e trocas, como os espaços privados de uso público ou semipúblicos (FERRAZ, 2013).

Assim, parte-se do pressuposto de que os edifícios multifuncionais podem ajudar no processo de qualificação do território urbano, já que concentram, num único espaço, diversos usos e atividades urbanas que podem facilitar a vida do turista e do próprio morador. Ademais, a depender da tipologia arquitetônica adotada, esse tipo de edificação pode reforçar a escala do pedestre e ajudar na apropriação do espaço público, uma vez que a compreensão e a percepção de uma grande cidade só podem acontecer por trechos urbanos. Isso confirma a teoria de Rossi (1982), segundo a qual o estudo da cidade deve ser feito por meio de suas partes — de seus fragmentos —, afirmando que elas podem ser individualizadas como bairros ou partes do conjunto que emergiram em diferentes momentos de crescimento e diferenciação, adquirindo caráter próprio (FERRAZ, 2013).

Ao explorar as múltiplas relações estabelecidas entre anfitrião e hóspede, a hospitalidade, como uma das ciências sociais aplicadas, vem se mostrando uma forma alternativa de investigar os fenômenos socioespaciais do turismo e do planejamento urbano (FERRAZ, 2013; SEVERINI, 2013; SEVERINI; PANOSSO NETTO, 2022). Nesse sentido, busca-se, no presente trabalho, responder à pergunta: a



incorporação dos atributos espaciais de hospitalidade urbana em edifícios multifuncionais garante a condição hospitaleira de grandes cidades? Por conseguinte, o objetivo central deste estudo é investigar a aproximação entre os edifícios multifuncionais e a hospitalidade urbana, com vistas a compreender como esse tipo de edificação pode incorporar os atributos espaciais de hospitalidade urbana por meio de políticas públicas de desenvolvimento urbano ou pelo próprio projeto arquitetônico.

Trata-se, portanto, de uma pesquisa teórico-empírica de ordem aplicada para gerar conhecimento prático e dirigido à solução de problemas específicos, com abordagem qualitativa. Quanto aos procedimentos técnicos, utiliza-se a pesquisa bibliográfica e documental. Além de publicações em livros, artigos, periódicos, dissertações e teses, a coleta de dados se baseou em textos de leis específicas de desenvolvimento urbano, em especial o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo – PDE (Lei n. 16.050/14) e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPUOS (Lei n. 16.402/16). Como estudo de caso, tomou-se o edifício mais alto de São Paulo, o Platina 220. Os registros fotográficos foram feitos durante as vistorias, realizadas nos meses de julho e setembro de 2022.

### **Legislação urbanística e os edifícios multifuncionais: tendência ou imposição?**

Os edifícios multifuncionais sempre beneficiaram a dinâmica urbana das grandes cidades. No caso da cidade de São Paulo, são vários os exemplos conhecidos e implementados entre as décadas de 1950 e





1970, tais como o edifício Copan (1966), na Avenida São Luís, o Conjunto Nacional (1958) e o Edifício Três Marias (1952), ambos na Avenida Paulista. Segundo Rolnik (2022, p.59), a Lei de Zoneamento do Município, aprovada em 1972, reforçou um tipo de ocupação no eixo Paulista-Augusta e no Centro, que ganhou o estatuto de “zona comercial de uso misto de alta densidade”, atraindo os mais altos potenciais construtivos da cidade e permitindo o surgimento de prédios altos comerciais, residenciais e mistos.

Todavia, esse momento especial da boa arquitetura — que se aproximou do mercado imobiliário para criar prédios icônicos e apontar um caminho para uma cidade melhor e mais inclusiva — durou pouco, segundo Lores (2012). Para o autor, o diálogo entre os arquitetos e o mercado foi interrompido quando novas leis e regras urbanísticas passaram a incentivar o espraiamento da cidade; o resultado foi o “caos urbano” e a baixa qualidade da paisagem construída. O artigo 8º da lei anteriormente citada passou a exigir um recuo de frente mínimo de 5m (cinco metros) em todos os logradouros de trechos da cidade que constituíssem os limites da área de reurbanização. Isso valia tanto para os edifícios residenciais quanto para os comerciais, de serviços e institucionais. A exigência de recuos frontais, somada à criação da ZER (zona estritamente residencial), acabou afastando os edifícios da rua e prejudicando a vida nas calçadas.

Como consequência, no fim dos anos de 1990, a cidade ficou repleta de “paliteiros” — nome dado aos edifícios de uso residencial,

isolados no lote, dotados de uma variedade de áreas de lazer no pavimento térreo e cercados por muros altos e opacos. Esses edifícios são fechados em si mesmos e segregam física e funcionalmente a relação com o espaço público.

No início do século XXI, as políticas públicas de desenvolvimento urbano voltaram a interferir nas tipologias arquitetônicas. O Plano Diretor Estratégico de São Paulo de 2002 estabelecia, no artigo 146, a definição de coeficiente de aproveitamento e área computável. No mesmo artigo, no inciso IV, definiu-se que a "área construída não computável é a soma das áreas cobertas de uma edificação não consideradas para o cálculo do coeficiente de aproveitamento, nos termos dispostos na legislação pertinente". O Código de Obras Municipal, Lei 11.228/1992, estabelecia que as sacadas (terraços) não faziam parte da área construída computável, desde que não ultrapassassem 10% da área de ocupação do lote e desde que fossem abertas. Aos poucos, a metragem da sacada foi aumentando, e esse ambiente passou a ser chamado de "varanda gourmet". De uma hora para outra, os paulistanos se tornaram a população que mais consome churrasco no país, preparado em suas churrasqueiras na sacada; e o que era para ser um estímulo à inclusão de áreas abertas nos apartamentos para melhorar a insolação e a ventilação passou a ser um sonho de consumo. Com o passar do tempo, essas varandas foram sendo fechadas com caixilhos de vidro e cortinas, e suas áreas se tornaram um prolongamento da sala ou do dormitório.

Após décadas de espraiamento urbano, a oferta de terrenos vazios nas grandes cidades se esgotou no fim do século XX, incluindo São Paulo. Estruturado sob a lógica do modelo rodoviarista e dos edifícios monofuncionais, em detrimento do transporte de massa e dos espaços públicos diversos, o modelo de cidade do século XXI passou a ser repensado e rediscutido (LIMA, 2014). Surgiu, então, a chamada “cidade compacta”, que procura resolver os seus problemas dentro dos seus próprios limites, evitando o “urban sprawl” e o consumo de mais terrenos (GOMES, 2009).

Vários pesquisadores se apropriaram da ideia e passaram a estudar o tema. Rogers e Gumuchdjian (1997), por exemplo, argumentam que, por meio de um planejamento sustentável, é possível proteger a ecologia do planeta e cumprir as responsabilidades perante as gerações futuras. Dessa forma, os autores propõem uma organização de cidades segundo o conceito de “cidade compacta”, que exige a rejeição do modelo de desenvolvimento multifuncional e a predominância do automóvel. A cidade compacta

[...] se constitui em uma rede dessas vizinhanças, cada uma delas abrigando uma gama de atividades públicas e privadas sobrepostas, em uma estrutura urbana policêntrica que diminuiria a necessidade de deslocamentos por automóvel e poderia ser atendida por um sistema de transporte coletivo que interligaria os diferentes centros de vizinhança (ROGERS; GUMUCHDJIAN, apud LIMA, 2014, p. 267).

Do ponto de vista urbanístico, a cidade compacta visa a adensar populacional e construtivamente regiões dotadas de infraestrutura urbana



e com o uso do solo diversificado. Afinal, a intensificação do parcelamento, uso e ocupação do solo parece ser melhor aplicada em áreas com redes de água, luz, esgoto, telefone e gás encanado, e com oferta de equipamentos públicos, como hospitais, creches e escolas. Em outras palavras, são incentivadas zonas mistas de alta densidade próximas a eixos de transporte público de alta capacidade. Isso é o que, de certa forma, propõe o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei 16.050/14), ao estabelecer as Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana – ZEU.

As ZEU, regulamentadas no PDE e detalhadas Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPUOS (Lei 16.042/16), são porções do território em que se pretende promover usos mistos (residenciais e não residenciais) com densidades demográfica e construtiva altas, bem como propiciar a qualificação paisagística e dos espaços públicos de modo articulado ao sistema de transporte público coletivo. Ao que parece, as políticas públicas da capital paulista finalmente passaram a incentivar a implantação de edifícios multifuncionais e a criar estratégias de qualificação urbana. Dentre essas estratégias, algumas se aproximam dos conceitos e das diretrizes dos atributos espaciais de hospitalidade urbana (SEVERINI; VARGAS, 2017). No artigo 57 da LPUOS, são estabelecidos os parâmetros qualificadores da ocupação do solo que visam a oportunizar uma melhor relação e proporção entre espaços públicos e privados. São eles: fruição pública, fachada ativa, limite de vedação de lote e destinação de área para alargamento do passeio público. Outros



parâmetros urbanísticos confirmam a convergência entre legislação urbanística e hospitalidade urbana, quais sejam: a cota-parte e a quota-ambiental.

### ***Platina 220* e os atributos espaciais de hospitalidade urbana**

Projetado para fazer parte de uma grande transformação no bairro do Tatuapé, o Platina 220 é o segundo edifício a ser inaugurado dentro do Eixo Platina, situado em uma faixa paralela à Av. Radial Leste, entre as estações Belém, Tatuapé e Carrão do Metrô na cidade de São Paulo. Idealizado pela arquiteta urbanista Anna Dietzsch, o Eixo foi projetado para ser um espaço mais amigável aos pedestres e integrado à natureza, possibilitando o acesso a diversos usos e transformando a região. A promessa é atender às necessidades da população local e fomentar o desenvolvimento econômico da zona leste, permitindo que mais pessoas morem e trabalhem no mesmo local, proporcionando mais qualidade de vida a todos. A zona leste de São Paulo tem cerca de 4,6 milhões de habitantes, segundo dados do IBGE de 2012, e ocupa um espaço total de mais de 387 km<sup>2</sup>.

Segundo a Porte Engenharia, construtora responsável pela obra, o bairro do Tatuapé foi escolhido devido às altas taxas de crescimento da população, do perfil de consumo da população local e principalmente em virtude da escassez de empreendimentos desse tamanho. A região já conta com importantes equipamentos urbanos, como o Shopping Anália Franco, a Universidade Cruzeiro do Sul e o Hospital São Luiz Anália Franco.

**Figura 1** – Eixo Platina



Fonte: <https://vivatatuape.com.br/portal/o-novo-polo-urbanistico-da-regiao-leste/>

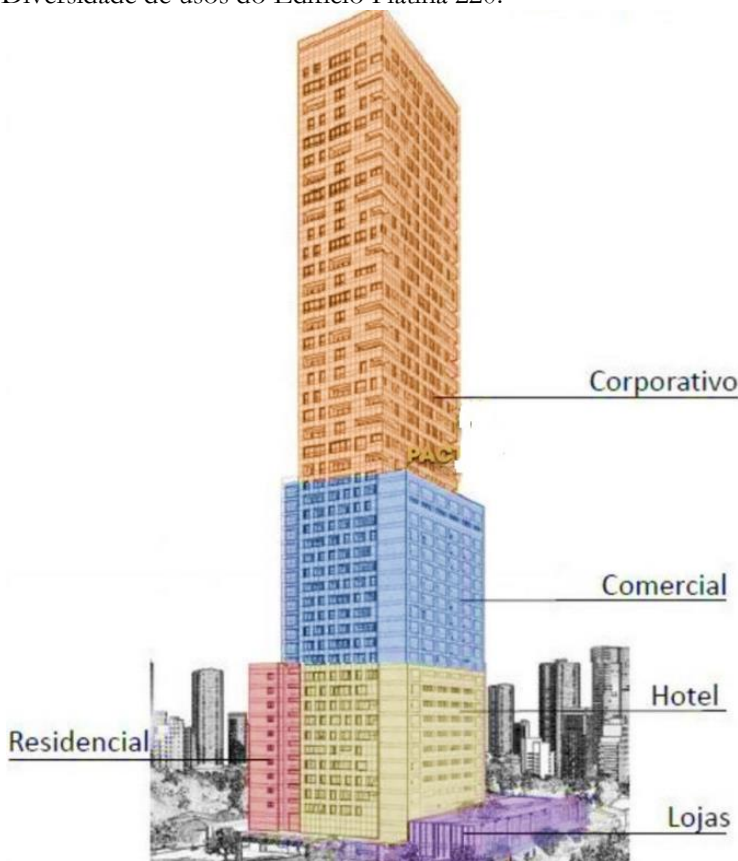
O Eixo Platina (Figura 1) tem como meta a construção de seis edifícios, cinco deles multifuncionais. Além do Platina 220 (1), o edifício Geon 652 (2) está pronto e abriga escritórios nos pavimentos superiores, bem como comércio e serviços no pavimento térreo. Os outros quatro estão em obras, a saber: o Crona 665 (3), que abrigará escritórios e lojas; o Almagah 227 (4), que contará com os usos residencial, corporativo, *coworking* e lojas; o Metria 624 (5), que abrigará uso residencial, comercial e de serviços; e o Radial (6), que também abrigará uso residencial, comercial e de serviços, e ainda contará com um hotel, um centro de convenções, um hospital, um cinema e um teatro.

Essa diversidade de usos e de atividades urbanas é de fundamental importância para a vitalidade urbana da região, contribuindo para a diminuição dos “fluxos pendulares”, tão frequentes em regiões mais afastadas do centro de grandes cidades. Mais especificamente, faz com que seus frequentadores tenham um leque maior de opções de serviços locais, reduzindo o custo dos transportes e reforçando o sentido de comunidade, já que redes sociais e econômicas são ali desenvolvidas (FERRAZ, 2013).

Vale ressaltar que o *mix* de usos que o edifício proporciona vai ao encontro das diretrizes do primeiro atributo espacial de hospitalidade

urbana, a **diversidade**. Característica fundamental de um edifício multifuncional, ela está presente no Platina 220, que abriga um hotel, lojas no pavimento térreo, apartamentos residenciais, salas comerciais e lajes corporativas (Figura 2).

**Figura 2:** Diversidade de usos do Edifício Platina 220.



Fonte: <https://revistaconstrua.com.br/noticias/engenharia/conheca-o-projeto-do-platina-220-o-novo-predio-mais-alto-de-sao-paulo/>

É lícito salientar que o “**incentivo ao uso misto**” está previsto na LPUOS e prevê benefícios fiscais em ZEU, zonas onde foi construído o edifício. Não foram computáveis cerca de 20% da área total construída,

reduzindo, assim, a outorga onerosa. A Outorga Onerosa do Direito de Construir é uma concessão emitida pelo município para que o proprietário do imóvel construa acima do coeficiente básico estabelecido, mediante o pagamento de uma contrapartida financeira.

Ruas com variedade de usos e de idade de edifícios contribuem, segundo Jacobs (2000), para uma densidade não só de pessoas, mas de contatos e trocas humanas. Para Gehl (2011), a “vida entre os edifícios” não se resume ao tráfego de pedestres ou das atividades recreativas ou sociais, porém compreende todo o espectro de atividades combinadas para transformar os espaços públicos em áreas significativas e atraentes.

**Figuras 3** – Fachada do Hotel (Intercity)



Fonte: <https://porte.com.br/>

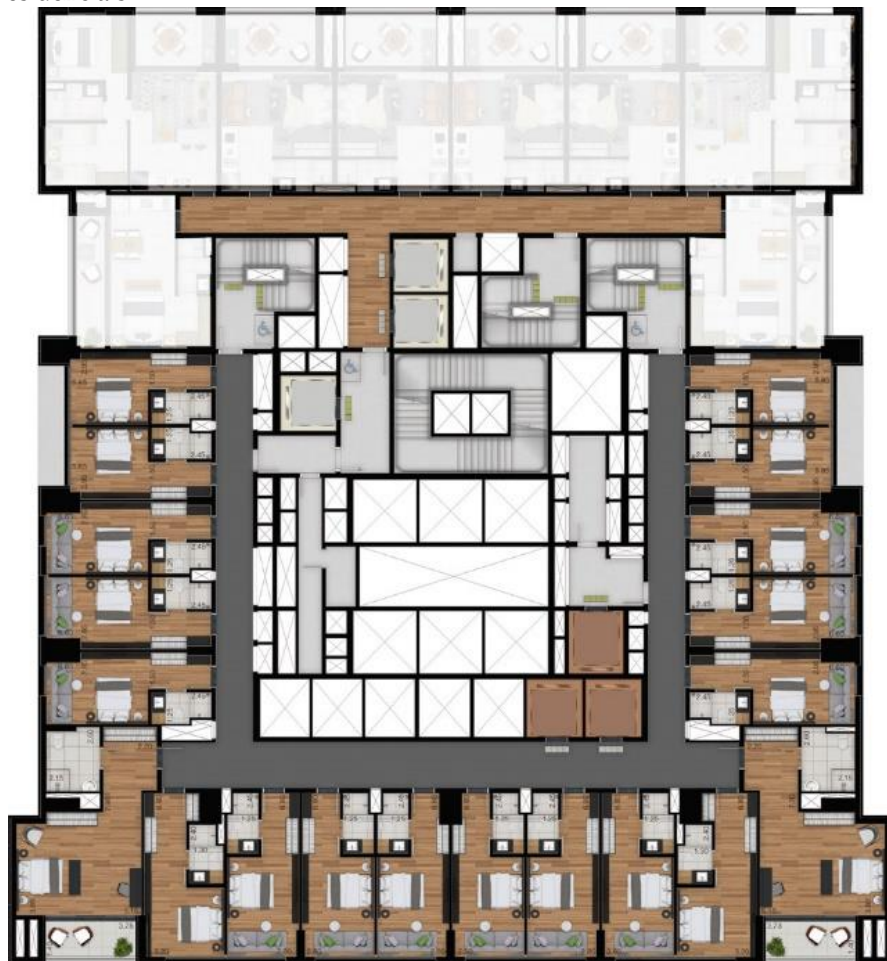
**Figuras 4** – planta baixa do quarto de 19 m<sup>2</sup>.







**Figura 5** – Andar “tipo” do hotel situado no mesmo andar que os apartamentos residenciais.



Fonte: <https://porte.com.br/>

Os 190 quartos do hotel, da marca Intercity, estão distribuídos entre o 1º e o 10º andar (Figuras 3 e 4) e têm dois tamanhos: 19 e 49 m<sup>2</sup>. Nesses mesmos andares, estão distribuídos os apartamentos residenciais (Figura 5). Apesar de os acessos serem independentes, tanto os hóspedes

do hotel quanto os moradores compartilham algumas áreas, como a piscina, a academia, a sauna e o restaurante.

No Platina 220, há três tamanhos de apartamentos residenciais, quais sejam: 35, 50 e 70 m<sup>2</sup>. Essa diversidade de tipologias (Figuras 6 e 7) foi estimulada pelo parâmetro qualificador de ocupação **cota-parte**, um benefício que também é um redutor de outorga onerosa e rege a quantidade de unidades por pavimento — e não o seu tamanho.

**Figuras 6** – Planta dos apartamentos residenciais de 35.



Fonte: <https://porte.com.br/>

Figuras 7 – Planta dos apartamentos residenciais de 70 m<sup>2</sup>.



Fonte: <https://porte.com.br/>

A variedade de tipologias deveria, em tese, desencadear uma diversidade de pessoas com padrões de renda distintos e que utilizam o espaço público nos mais variados horários. Dessa forma, isso geraria uma certa atratividade ao local e aumentaria as chances de o hóspede se identificar com determinado grupo. Bairros monofuncionais e habitados por pessoas de uma única classe social não são hospitaleiros, uma vez que restringem as opções de encontros e trocas (FERRAZ, 2013).

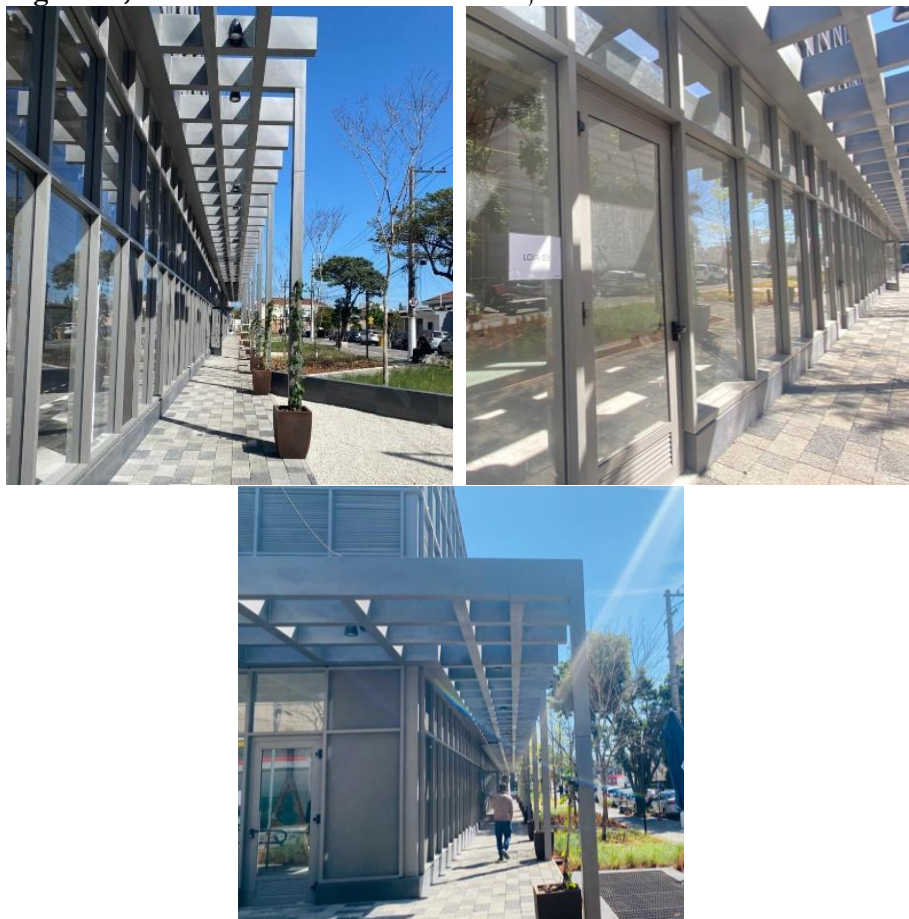
As salas comerciais estão localizadas nos andares intermediários (12º ao 23º andar) e também têm tipologias variadas. As lajes corporativas acabam ficando nos últimos andares com a melhor vista da cidade, do 25º ao 46º.

As 19 lojas foram implantadas no pavimento térreo, junto à calçada. Além de todos dos benefícios da diversidade já mencionados, a configuração física das lojas acaba despertando o segundo atributo espacial de hospitalidade urbana, a **permeabilidade**, pois elas apresentam “vitrines” (Figuras 7, 8 e 9). As fachadas transparentes são essenciais para



a sensação de segurança, visto que a utilização de material translúcido possibilita “ver” e “ser visto” — característica primordial de um espaço urbano hospitaleiro (SEVERINI & VARGAS, 2017). De acordo com Ferraz (2013, p. 202-203), “essa possibilidade de ultrapassar ou transpassar visualmente os lugares, obtida por meio de transparência e iluminação, faz com que se instale uma sensação de co-presença, ou seja, a presença de pessoas nos espaços públicos em movimento ou paradas”.

**Figuras 7, 8 e 9:** Permeabilidade visual nas lojas do Platina 220.



Fonte: Autora, 2022.

Nesse caso, o instrumento urbanístico utilizado foi a **fachada ativa**. Este é um benefício do zoneamento, e sua área não entra para o cálculo do CA (Coeficiente de Aproveitamento). Prevista no Artigo 71 da LPUOS, a “fachada ativa” deve ser utilizada em edifícios de uso não residencial e:

I - estar contida na faixa de 5m (cinco metros) a partir do alinhamento do lote, medida em projeção ortogonal da extensão horizontal;

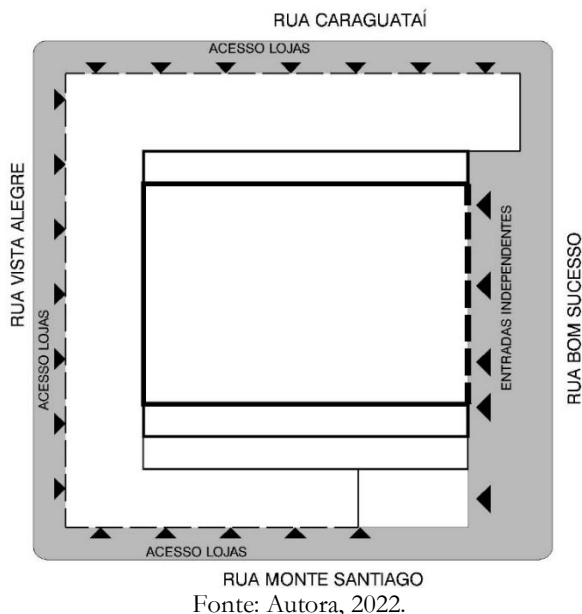
II - ter aberturas para o logradouro público, tais como portas, janelas e vitrines, com permeabilidade visual, com no mínimo 1 (um) acesso direto ao logradouro a cada 20m (vinte metros) de testada, a fim de evitar a formação de planos fechados sem permeabilidade visual na interface entre as construções e o logradouro, de modo a dinamizar o passeio público.

No caso do Platina 220, a implantação das lojas não se deu no alinhamento do lote — o que seria mais benéfico para a geração de movimento nas calçadas —, uma vez que elas estão afastadas do passeio público. Esse recuo é preenchido com um jardim inacabado e com acessos de pedestres ao empreendimento. O uso comercial é positivo para a dinâmica de um local e, quando associado a outros usos, as vantagens só aumentam. Além de lojas, esses espaços poderiam abrigar cafés e restaurantes, possibilitando a utilização desse recuo para a colocação de mesas e cadeiras e outros tipos de mobiliário urbano.

O Platina 220 perdeu a chance de ser permeável também do ponto de vista físico. Vale lembrar que “permear” significa “passar pelo meio”, “penetrar”, “atravessar” e “transportar”. A permeabilidade, portanto, é a capacidade de um corpo (ou objeto) se deixar penetrar. Um espaço

permeável gera um leque de possibilidades de transposição e de travessias que facilitam a circulação e os acessos, reforçando os fluxos do local (HILLIER, 1996). A implantação do edifício ocupou toda uma quadra e, para ser permeável, ele poderia ter permitido, de alguma forma, a passagem por dentro do pavimento térreo, a fim de que as pessoas chegassem de uma rua à outra, como se fossem ruas internas. Por exemplo, o pedestre que vem da Rua Bom Sucesso poderia passar por dentro do edifício, de preferência próximo das lojas, para chegar à Rua Vista Alegre; ou, ainda, sair da Rua Caraguataí e chegar à Rua Monte Santiago.

**Figura 10:** Implatação do Platina 220 é sem permeabilidade física.



Nesse caso pode-se concluir que o parâmetro **fruição pública** não foi utilizado. De acordo com a Lei, o Artigo 70 da LPUOS define fruição pública:

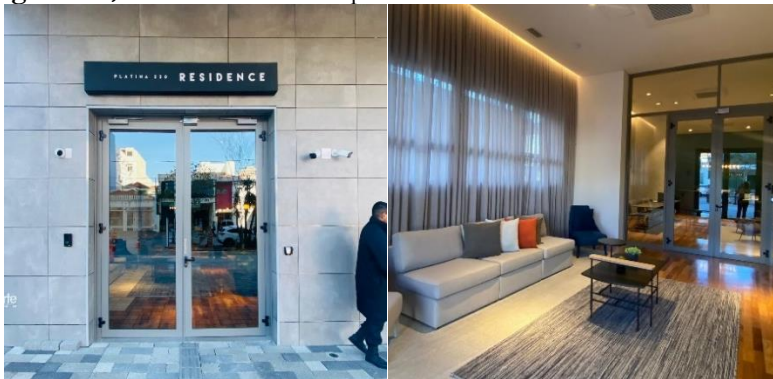




- I - não poderá ser fechada à circulação de pedestres por nenhum objeto de vedação, temporário ou permanente, podendo ter controle de acesso no período noturno;
- II - deverá ter largura mínima de 4m (quatro metros), tratamento paisagístico que atenda às normas técnicas pertinentes à acessibilidade universal e, nas áreas de circulação de público, adotar o mesmo tipo de pavimentação da calçada diante do lote.

A situação se agrava pelo fato de as entradas serem independentes. Mais precisamente, os acessos ao edifício são todos feitos pela Rua Bom Sucesso, a única fachada que não tem lojas. As unidades residenciais têm uma entrada separada, vigiada por um segurança, tal como as entradas das unidades comerciais e corporativas.

**Figuras 11, 12 e 13:** Entradas separadas e concentradas numa única rua.



Fonte: Autora, 2022.

Além da altura (272 metros), a tipologia do Platina 220 é diferenciada, o que faz com que o edifício se destaque ainda mais na paisagem e ajude na **legibilidade**. Para Lynch (1997), legibilidade significa a facilidade com a qual as partes da cidade podem ser visualmente apreendidas, reconhecidas e organizadas de acordo com um esquema coerente. Segundo o autor, o habitante constrói, por si, mesmo uma imagem física de um lugar com a ajuda de sua experiência e de sua memória (LYNCH, 1997), e essa apreensão se dá por meio das imagens e dos referenciais visuais.

O formato do Platina 220 é “escalonado”. Dessa forma, as laterais do prédio apresentam uma solução estética diferenciada gerando “degraus” no volume externo (Figuras 14 e 15).

**Figuras 14 e 15:** Fachada do Edifício Platina 220 e sua tipologia diferenciada de “degraus”.

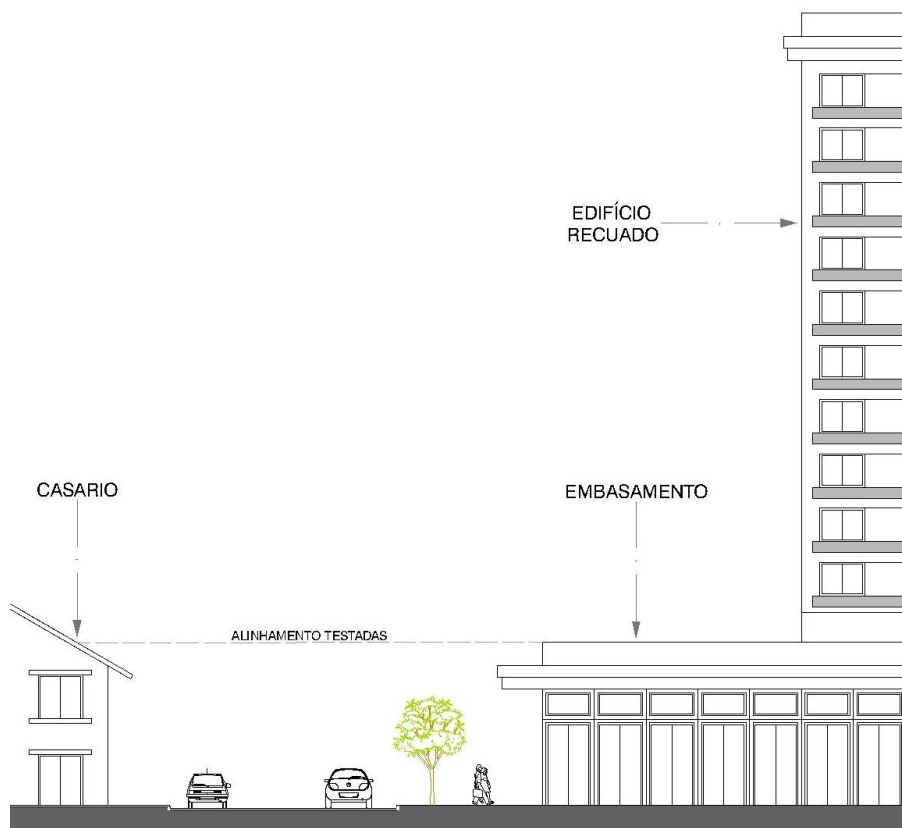


Fonte: Autora, 2022.





**Figura 16:** Esquema gráfico que mostra como o “embasamento” dialoga com o entorno.



Fonte: Autora, 2022.

Essa solução é muito utilizada para diminuir a sombra gerada pelos edifícios no espaço público ou ainda para democratizar a “vista” para o mar ou para a montanha. Imagina-se que essa estratégia de escalonamento do edifício tenha sido utilizada para minimizar o impacto da altura do edifício sobre o entorno imediato, composto majoritariamente por casas térreas e sobrados. Isso porque o edifício conta com uma espécie de “embasamento” (base de um prédio com largura maior que o da

edificação), que abriga as 19 lojas e a área de lazer (piscina, sauna e academia). A existência desse embasamento ajuda no “alinhamento das testadas”, contribuindo para a geração de bem-estar e sensação de acolhimento para os pedestres (Figura 16).

**Figuras 17 e 18:** Legibilidade: prédio escalonado e embasamento.



Fonte: Autora, 2022.

Requisito essencial para a hospitalidade, o **conforto** faz com que as pessoas se sintam acolhidas, como se estivessem em suas casas. Esse atributo foi incorporado ao edifício de várias formas. As calçadas situadas no quarteirão do prédio, por exemplo, são bem generosas. Parte dessa iniciativa se deu em função de um parâmetro qualificador de ocupação do solo intitulado **destinação de área para alargamento do passeio público**. De acordo com o artigo 4º da LUPOS, tal estratégia busca



“ampliar as áreas de circulação de pedestres, proporcionar maior utilização do espaço público e melhorar a interação dos pedestres com os pavimentos de acesso às edificações”. No caso do Platina 220, houve doação de calçada, e ela é benefício redutor de outorga onerosa. Ademais, reduz o custo com o potencial adicional do terreno.

**Figuras 18:** Legibilidade: prédio escalonado e embasamento.



Fonte: Autora, 2022.

O tipo de material do piso da calçada, a presença de mobiliário urbano e de arborização viária são itens essenciais que influenciam diretamente na qualidade de vida dos moradores e visitantes. Uma vez à vontade, as pessoas tendem a permanecer por mais tempo nos locais, pois isso implica condições fisiológicas necessárias, que são sempre as





primeiras demandas do ser humano (GEHL, 2009). A seguir, é possível observar alguns dos itens de conforto presentes na implantação do Platina 220 (Figuras 19, 20 e 21).

**Figuras 19, 20 e 21:** Jardins, arborização viária, iluminação pública e mobiliário urbano.



Fonte: Autora, 2022.

Conforto é tudo o que constitui o bem-estar, e esse aspecto se amplia para além do conforto físico, abrangendo o ambiental e sensorial. O projeto da edificação conta com aquecimento solar, aproveitamento de água da chuva para irrigação e limpeza do pavimento térreo, superfície branca na fachada para reduzir a temperatura global, elevadores de alta eficiência energética com sistema regenerativo — que reaproveita parte da energia cinética gerada pela própria movimentação do elevador —, sistema de reúso de água derivado do ar condicionado, gerador próprio e projeto paisagístico com espécies nativas da região. Essa preocupação com o conforto ambiental rendeu ao edifício a certificação internacional de sustentabilidade AQUA-HQE, da Fundação Vanzolini.

Percebe-se, aqui, a incorporação do parâmetro qualificador **quota-ambiental**, previsto no Artigo 82 da LPUOS, que estipula um conjunto de regras de ocupação para aumentar a drenagem do terreno e cooperar para reduzir as ilhas de calor. O esforço do projeto em se tornar confortável do ponto de vista ambiental acabou gerando uma redução da outorga onerosa e reduzindo o custo com o potencial adicional do terreno.

Apesar de não ter incorporado todos os atributos espaciais de hospitalidade urbana, o recém-inaugurado Edifício Platina 220 deve contribuir para aumentar a sensação de hospitalidade na cidade de São Paulo. Sua multifuncionalidade garante a incorporação da **diversidade** de usos, aumentando inclusive a quantidade de leitos na região por meio do Hotel Intercity. Porém, ao que tudo indica, essa diversidade não deve alcançar a variedade de pessoas e de classes sociais, tidas como positivas



para o aumento da dinâmica urbana de uma área, pois, mesmo com a utilização do instrumento urbanístico cota-parte, o valor do metro quadrado não diminuiu da mesma forma que diminuiu a metragem quadrada das unidades habitacionais. Pelo contrário, segundo dados obtidos no Jornal Estadão em janeiro de 2022, os apartamentos foram comercializados num valor bem acima do mercado para a região da zona leste: cerca de 20 mil reais por metro quadrado.

A presença das vitrines das lojas indica a incorporação da **permeabilidade** visual, que deve contribuir para o aumento da sensação de bem-estar no local. E, mesmo que elas não tenham sido implementadas no alinhamento do lote, tudo indica que haverá um aumento no movimento de pessoas nas calçadas. Em contrapartida, o edifício perdeu a chance de se tornar permeável também do ponto de vista físico. Implantado em um quarteirão inteiro, de cerca de 80 x 80m, a tipologia adotada não permite que as pessoas utilizem o pavimento térreo do edifício para passar de uma rua para outra, como já dito.

Ainda com relação às questões de **legibilidade**, pode-se afirmar que sua tipologia diferenciada — do tipo “escalonada” — auxilia na leitura do lugar. Contudo, a construção de torres altas (ou arranha-céus) na cidade de São Paulo ainda precisa ser melhor debatida e analisada. A cidade é uma obra de arte e está em constante transformação; por essa razão, torná-la estática é uma tarefa impossível. Entretanto, o impacto visual de um edifício trinta vezes mais alto que seu entorno imediato implica consideravelmente a sensação de acolhimento do local. Partindo dessa premissa, algumas estratégias poderiam ter sido utilizadas para amenizar a



ruptura com o gabarito horizontal, por exemplo, a demarcação de uma “área de transição” com a definição de uma escala decrescente de gabaritos capazes de estabelecer uma melhor harmonia entre os edifícios altos do eixo de estruturação urbana e os sobrados dos miolos de bairro. Nesse sentido, uma opção seria aproveitar a diretriz do Artigo 84 do antigo PDE de São Paulo, de 2002, que previa “áreas de transição” entre áreas estritamente residenciais e áreas comerciais de certos bairros paulistanos, e adaptá-la ao momento atual.

Já o **conforto** foi vastamente incorporado aos itens do projeto arquitetônico, visto que ele obteve uma certificação ambiental. Alguns itens de conforto também foram aplicados nos limites territoriais do edifício, como o mobiliário urbano e a implantação de iluminação pública. Porém, os efeitos ambientais decorrentes da implantação da torre mais alta da cidade num bairro predominantemente horizontal ainda estão por vir, e as consequências só serão relatadas no futuro.

A incorporação dos atributos espaciais de hospitalidade urbana em edifícios multifuncionais pode ser um passo importante para a geração de cidades mais hospitaleiras. E isso ocorre não só pela própria condição multifuncional do edifício, que gera benefícios relacionados ao aumento da vitalidade urbana no trecho em que está situado, mas também pelo fato de esse tipo de empreendimento conseguir incluir uma série de instrumentos urbanísticos capazes de garantir uma relação harmoniosa entre espaço público e privado. Assim, as políticas públicas de desenvolvimento urbano paulistanas se mostram inovadoras ao criarem os



parâmetros qualificadores de ocupação do solo e oferecerem contrapartidas financeiras às construtoras e incorporadoras.

A partir desta pesquisa, espera-se que outros edifícios passem a incorporar os atributos espaciais de hospitalidade urbana em seus projetos arquitetônicos, a fim de qualificar o espaço urbano e transformar as grandes cidades em lugares mais acolhedores e hospitaleiros.





## REFERÊNCIAS

- BOFF, L. **Virtudes para um outro mundo possível**. Hospitalidade: direito e dever de todos. Vol. 1. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.
- CAMARGO, L.O.L. As leis da hospitalidade. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo** – RBTUR, São Paulo,15(2), e-2112, maio/ago., 2021.
- CAMARGO, L. O. **Hospitalidade**. São Paulo: Aleph, 2004.
- CAMARGO, L. O. de L. Os domínios da hospitalidade. *In*: DENCKER, A. de F. M. BUENO, M. S. (Orgs.). **Hospitalidade: Cenários e oportunidades**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.
- FERRAZ, V. de S. **Hospitalidade urbana em grandes cidades**. São Paulo em foco. 2013. 305p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- GEHL, J. **Life Between Buildings**. Washington, DC: Island Press, 2011.
- GEHL, J. **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009.
- GRINOVER, L. **A Hospitalidade, nós e a cidade**. Caixias do Sul, RS: EducS, 2021.
- GRINOVER, L. **A cidade à procura da hospitalidade**. São Paulo: Aleph (edição digital), 2016.
- GRINOVER, L. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo: Aleph, 2007.
- GOMES, J. C. B. **A mobilidade e a teoria na cidade compacta**. Caso de estudo: a cidade de Lisboa. 2009. 113p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2009.
- HILLIER, B. **Cities as movement economies in Space is the machine**. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.
- HILLIER, B. **Space is the machine**. Cambridge University Press, 1996.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- LASHLEY, C.; MORRISON, A. (Orgs.). **Em busca da hospitalidade: perspectivas para um mundo globalizado**. Barueri, SP: Manole, 2004.



LIMA, F. T. A parametrização do conceito de cidade compacta: uma abordagem “pós-moderna” para centros urbanos contemporâneos sustentáveis. **Oculum Ens.** Campinas. 11 (2), p.259-270, jul./dez. 2014.

LORES, R. J. **São Paulo nas alturas**: a revolução modernista da arquitetura e do mercado imobiliário nos anos de 1950 a 1960. São Paulo: Três Estrelas, 2017.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MONTANDON, A. **O livro da hospitalidade**: acolhida do estrangeiro na história e nas culturas. São Paulo: SENAC, 2011.

ROGERS, R.; GUMUCHDJIAN, P. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili. 1997.

ROLNIK, R. **São Paulo**: o planejamento da desigualdade. São Paulo: Fósforo, 2022.

ROSSI, A. **La arquitectura de la ciudad**. Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, 1982.

SÃO PAULO. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**. Lei nº 13.430/02. São Paulo. Poder Executivo, 2002.

SÃO PAULO. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**. Lei nº 16.050/14. São Paulo. Poder Executivo, 2014.

SÃO PAULO. **Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo do Município de São Paulo**. Lei nº 16.402/16. São Paulo. Poder Executivo, 2016.

SEVERINI, V. F.; PANOSSO NETTO, A.; OLIVEIRA, J. L. S. A importância dos parâmetros de uso, ocupação e parcelamento do solo para a geração de cidades hospitaleiras. In VARGAS, H. C.; PAIVA, R. (Orgs.). **Terciário, arquitetura e cidade na era digital**: permanências e transformações. Fortaleza: SEBRAE/Expressão Gráfica e Editora, 2021. p. 77-102.

SEVERINI, V. F.; VARGAS, H. C. Rediscutindo hospitalidade urbana na Lei de Zoneamento de São Paulo de 2016. **Revista Hospitalidade**, v. 14, n. 2, ago. 2017.

SEVERINI, V. F. Atributos espaciais de hospitalidade urbana. In: VARGAS, H. C.; PAIVA, R. (Orgs.). **Turismo, arquitetura e cidade**. Barueri, SP: Manole, 2016. p. 257-285.

SEVERINI, V. F. Turismo e Hospitalidade Urbana: repensando a sustentabilidade das grandes cidades. **III ENANPARQ**. São Paulo, 2014.

SEVERINI, V.F. EDIFÍCIOS MULTIFUNCIONAIS E HOSPITALIDADE URBANA:  
o edifício mais alto de São Paulo em foco. In:



SEVERINI, V. F. Hospitalidade urbana: ampliando o conceito. **Revista Iberoamericana de Turismo** – RITUR, Penedo, v. 3, n.2, p. 84-99, 2013.

VARGAS, H. C. **Espaço Terciário** – O Lugar a Arquitetura e a Imagem do Comércio. São Paulo: Editora Senac, 2001.



# ***TOO MUCH IS NEVER ENOUGH: O RESORT AMERICANO E A ARQUITETURA DE MORRIS LAPIDUS***

Heliana Comin Vargas

*“My whole success is I've always been designing for people, first because I wanted to sell them merchandise. Then when I got into hotels, I had to rethink, what am I selling now? You're selling a good time”.*

**Morris Lapidus** (DESIGN, s/d).

**N**o campo do Turismo, a Arquitetura sempre teve presença importante, fundamentalmente como atrativo turístico, como ícone ou patrimônio histórico a ser visitado. No setor hoteleiro a Arquitetura assume outro papel, principalmente quando, para além da hospedagem, a ela se associa a função de entretenimento e lazer, onde o formato Resort é sua maior expressão. O papel desempenhado pela arquitetura como estratégia para viabilizar negócios hoteleiros, principal objetivo do presente texto, tem, na Arquitetura de Morris Lapidus, ao formatar o Resort Americano, a sua maior contribuição.

Os ensinamentos presentes na obra deste autor, apesar da forte crítica sofrida por parte da elite da Arquitetura Moderna à época, responderam pela antecipação da pós-modernidade acabando por marcar a imagem da Miami Moderna (MiMo).

Para melhor compreender o papel da arquitetura como estratégia para os negócios hoteleiros voltados ao lazer e entretenimento, a metodologia aqui adotada baseou-se em revisão bibliográfica que incluiu

uma busca histórica da origem dos estabelecimentos do tipo Resort, sua evolução e desenvolvimento para, então, adentrar às contribuições de Morris Lapidus.

Do ponto de vista do Turismo e do desenvolvimento urbano, o texto discorre sobre o papel do Resort como criação de destinos, onde a arquitetura age como estratégia para atrair os turistas, fazê-los permanecer mais tempo e ter o desejo de retornar e, atualmente postar nas redes sociais em busca do reconhecimento social.

E, para concluir, pontua as dificuldades de se posicionar, inusitadamente adiante do seu tempo. na busca de soluções, no caso arquitetônicas, rompendo com os paradigmas do momento, para dar conta das novas demandas que se apresentam.

### **As origens**

Partindo da definição atual de resort como sendo um estabelecimento de hospedagem que visa proporcionar uma experiência completa e autossuficiente aos seus hóspedes, com foco na recreação e lazer, contando com infraestrutura que os atenda em todos os momentos do dia, com serviços, atividades, espaços diferenciados e contato com a natureza e por tempo indeterminado sua origem pode estar em dois condicionantes fundamentais para a sua viabilidade: a motivação do usuário em busca pelo hedônico e a estratégia do hoteleiro em ampliar o tempo de permanência do hóspede, oferecendo conforto e prazer na estadia.

No que se refere à motivação, embora a busca pelo prazer, pelo hedônico, seja intrínseca à natureza humana, as viagens, a escolha dos destinos e das conseqüentes demandas por meios de hospedagem, nem sempre tiveram o prazer como motivação. Foram, na verdade, marcados, inicialmente, pela luta pela sobrevivência, fundamentalmente realizadas em busca de novos produtos e de outras oportunidades. Assim, poder-se-ia dizer, segundo Vargas (1992, 2016 a) que os grandes périplos da antiguidade (I milênio a.C.), o deslocamento dos mercadores em direção às famosas Feiras da Idade Média e mesmo as viagens de descobrimentos de novas terras no século XV e XVI, tiveram essa outra motivação, a sobrevivência, acabando por se constituírem em viagens de negócios ou de aventura.

No entanto, já nos dois primeiros séculos d.C., período caracterizado por uma dominação mais pacífica sob o Império Romano, existiram viagens voltadas para o prazer e a cultura, embora restritas àquela elite que se deslocava desde as Muralhas de Adriano até o Eufrates. Acresça-se a isso o fato de que a busca pelo prazer, em parte associada à busca da saúde (sobrevivência), respondeu pelo surgimento dos banhos públicos romanos, construídos inicialmente dentro de Roma e posteriormente, ao seu redor, junto a nascentes de água ou junto a praias. Segundo Mill (2008), esse é momento seminal dos resorts onde o destino da viagem era permanecer junto aos banhos. Essa prática expandiu-se por todo o Império Romano por meio de seus legionários e cônsules, com destaque para a Cidade de Bath na Inglaterra (figs.1 e 2), cujos banhos datam de 54 d.C., quando era conhecida como *Aquae Sulis* (Águas do Sol).



Logicamente que, a partir da queda do Império Romano do Ocidente em 476 d.C., a situação de instabilidade reinante vai interferir no funcionamento dos banhos públicos. Ainda segundo Mill (2008), somente no final da idade Média, a prática dos banhos vai se recuperar, notadamente pelo surgimento dos estabelecimentos conhecidos como SPA (*salus pei aquam*). A origem desse tipo de estabelecimento, surgido em 1326 d.C. perto de Liège, deveu-se à crença das propriedades curativas das águas ali nascentes, ricas em ferro, atraindo inicialmente o interesse da realeza e da classe abastada.

**Figura 1.** Aquae Sulis, Bath, Inglaterra.



Foto Heliana Comin Vargas, 2007



**Figura 2.** Maquete de Aquae Sulis, Bath, Inglaterra que mostra a complexidade das instalações



Foto Heliana Comin Vargas, 2007

Aos poucos, o interesse pelos banhos vai se popularizar atingindo as demais classes sociais, movimento esse que está bem de acordo com as teorias sobre o consumo de lugares na qual o turismo se constrói, ou seja, a popularização dos destinos e o avanço do turismo de massa.

O outro fator que colaborou para a consolidação e disseminação dos banhos foi a melhoria das suas instalações, passando a ofertar mais conforto aos hóspedes visando uma estadia mais duradoura, necessária depois do enfrentamento de longas e cansativas viagens por estradas precárias. Assim, os estabelecimentos que inicialmente ofereciam serviços para saúde e bem-estar, passaram a oferecer outros serviços e atividades com a intenção de aumentar o tempo de permanência de seus hóspedes tornando sua estadia mais prazerosa e o empreendimento mais lucrativo.

A motivação pelo prazer e a oferta de atividades múltiplas para aumentar o tempo de permanência dos hóspedes constituíram-se nos elementos seminais do nascimento do conceito do *resort* como o conhecemos hoje.

### **Evolução e consolidação do formato**

A partir de 1730 a prática de banhos de mar para curar doenças estava se tornando moda entre as classes mais ricas, mas as dificuldades de locomoção ainda eram um entrave. Somente com a evolução dos meios de transporte -, marcadamente a partir do início do século XVIII, com a introdução de uma nova força motriz, representada pela máquina a vapor, seguida pelas ferrovias - a atividade turística, diretamente relacionada à possibilidade de deslocamento, se intensifica. A importância das viagens e a busca por destinos, começam a ser observadas tornando viáveis as viagens para locais mais distantes em menor tempo de deslocamento. (VARGAS, 1996),

Essas demandas acabaram promovendo o surgimento de uma série de balneários, que se espalharam por alguns países da Europa, com destaque para o Reino Unido onde surgiu um dos mais famosos balneários, Blackpool, na região de Lancashire. Embora com seu primeiro registro de atividade em 1750, teve que esperar cerca de um século para que com a chegada da ferrovia recebesse o seu primeiro *Pier*, seguido por um *Winter Garden* e a *Blackpool Tower* (BRODIE, WHITFIELD, 2014) e

que com modificações nas suas atividades, ainda funciona como um atrativo turístico.

Esse aumento na oferta de balneários e a concorrência entre eles suscitou a adoção ininterrupta de uma série de estratégias negociais voltadas para maior atração e permanência dos hóspedes e para o enfrentamento dos vazios de ocupação fora das altas temporadas de verão.

Segundo Mill (2008), esses estabelecimentos passaram a oferecer a possibilidade de práticas de esportes de inverno, reforçadas por atividades de interação social, como os jogos de azar que ocorriam durante todo o ano e que se transformariam numa verdadeira fonte de receita.

Por sua vez, a arquitetura desses estabelecimentos e sua inserção urbana, também começavam a contribuir nessa direção no sentido de envolver e deslumbrar seus usuários.

Em 1844, o mais famoso resort de Zurique, o Hotel Baur au Lac, além de oferecer vários serviços e comodidades, assumiu como uma de suas estratégias o benefício de uma vista panorâmica diferenciada, localizando-se de frente para o Lago Lucerna enquanto os demais procuravam sempre a vista para a cidade (MILL, 2008).

A Cidade de Melbourne, na Austrália, por influência inglesa, também adere ao formato dos banhos, e abre sua primeira casa de banho pública em 1860, fechada em 1899 por falta de manutenção. Posteriormente, a partir de um concurso de arquitetura vencido por John James Clark, um novo edifício foi construído e inaugurado em 1904 (fig.3).

Renovado em 1980 mantém atualmente, atividades aquáticas, esportivas e um SPA (MELBORNE, s/d).

**Figura.3.** Casa de Banhos, Melbourne, Austrália, 2014.



Foto: Heliana Comin Vargas

Também nos Estados Unidos, o formato Resort, que surge já no século XIX, inaugura o conceito de Resort City, com a criação da primeira cidade da América do Norte, Atlantic City, na Ilha de Absecon, planejada para ter sua base econômica centrada em resorts. O nascimento desse conceito de Resort City ocorre por volta de 1819 quando o médico Jonathan Pitney vislumbrou que a ilha de Absecon tinha potencial para se transformar em um resort voltado para a saúde e para o bem-estar, principalmente devido às boas condições climáticas e aos benefícios proporcionados pela praia. A chegada da Ferrovia em 1854, ao ligar a ilha

ao continente, intensificou o interesse turístico levando à criação de um calçadão e Pier junto à orla do Atlântico, construído por Simon Luchs Westcoat, em 1870 (MILL, 2008).

A inauguração em 1877, da segunda ligação ferroviária com o continente transforma Atlantic City, agora elevada à categoria de cidade, num famoso destino de férias, tendo assumido na década de 1920 a condição de cidade pré Broadway para shows (EXPLORE, s/d).

De fato, no final do século XIX a riqueza da burguesia (classes médias e altas) voltaram-se definitivamente para o consumo numa condição que passaria a marcar a distinção das classes sociais com desdobramentos significativos sobre as práticas de lazer e ócio. Situação essa prematuramente discutida por Veblen (1965) em sua obra de 1899, onde definira o consumo conspícuo (ostensivo e supérfluo) prerrogativa exclusiva das classes abastadas, e que marcava a distinção social.

Porém, o desenvolvimento do Resorts, fortemente afetados pela crise de 1929 e pela Segunda Guerra Mundial, só vai ocorrer plenamente no pós-guerra, aproveitando-se dos avanços da sociedade de consumo e da tecnologia dos transportes e comunicação, abrindo um campo fértil para as viagens, o turismo de massa e os meios de hospedagem.

### **O resort como destino e a arquitetura como estratégia**

No pós-guerra o sistema de produção fordista se expande e coloca à disposição da população, principalmente nos países desenvolvidos, uma quantidade muito grande de produtos passando a contar com os ensinamentos das ciências do varejo para garantir o consumo. Também se

vale dos avanços dos meios de comunicação em massa, centrados no rádio e na televisão, no sentido de controlar e influenciar os mercados (GALBRAITH, 1967; VARGAS, 1992). O consumo passa a ser ressaltado como demonstração de status social e alça voos sobre as atividades de recreação e lazer onde viajar também passa a ser uma atividade desejada.

Conforme discutido por Lefebvre (1969) e Baudrillard (2007, 2008), o consumo de signos passava a desempenhar um papel cada vez maior, onde a realidade se confundia com a imagem, parte essencial do consumo, tornando-se a própria ideologia da sociedade. Consomem-se tanto signos quanto objetos: signos da felicidade, da satisfação, do poder, da riqueza, da ciência e da técnica. O signo é comprado e vendido.

Nessa direção o crescimento do número de destinos possíveis para as viagens em busca do lazer, ao acirrar a concorrência, direciona-se à tentativa de recuperação dos resorts que passam a criar outras estratégias negociais.

Com essa intenção surge o resort de quatro estações, visando eliminar a sazonalidade do fluxo de turistas de temporada, promovendo a diversificação da oferta de atrações durante todo o ano (campeonatos de esportes, festivais de música, eventos e convenções) e oferecendo inúmeras atividades e serviços tornando o resort autossuficiente para os hóspedes. Os resorts demonstram, ainda, que são atraentes para a realização de reuniões corporativas onde os participantes não precisam sair do local e podem desfrutar de serviços de alimentação, recreativos e de descanso entremeados pelas diversas reuniões (MILL, 2008).

Com a legalização dos jogos de azar, considerado um forte impulsionador do desenvolvimento de localidades e de seus resorts, essa



atividade passa a estar constantemente presente, como ocorrido inicialmente em Atlantic City a partir de 1978, seguido por Las Vegas, dentre outros destinos.

Assim, cada vez mais , os resorts passam a ser criadores de destinos, onde o hotel se transforma no grande atrativo que motiva as viagens reforçando o conceito de Resort Ciy.

No tocante à arquitetura como estratégia, é importante destacar que o Movimento Moderno, dominante no período, não oferecia uma arquitetura aderente ao desejo de consumo, marcado pela *American Way of Life*.

A população estava deslumbrada com o cinema e desejosa dos novos produtos que passavam a ser conhecidos por meio da divulgação massiva pela televisão, habilmente conduzida pelos estudos de marketing, da ciência do varejo e das técnicas de publicidade e propaganda responsáveis pela sedução e indução do consumidor. Todas essas estratégias negociais não se dirigiam diretamente para a aquisição do bem ou serviço propriamente dito, mas sim ao que ele poderia significar na sua vida em termos de prazer e inserção social.

O movimento da Arquitetura e Urbanismo Modernos, cujas ideias nascem a partir da Primeira Escola de Design, a Bauhaus, na Alemanha em 1919, influenciada pelo desenvolvimento industrial em curso, e reforçada pelos diversos Congressos Internacionais sobre Arquitetura Moderna (CIAM) acabaram por se direcionar para um funcionalismo extremo, sob a ideia de que a função determina a forma, fosse no âmbito da arquitetura ou no desenho das cidades. Também preconizava a padronização e um modelo único para os seres humanos, a geometrização



das formas e predomínio das linhas retas e planos, com a abolição de todos os ornamentos e elementos artificiais, valorizando o uso de novos materiais como o concreto, aço e o vidro (FRENCH, 1998).

De fato, essa arquitetura absorvida pelos edifícios corporativos no seu Estilo Internacional, pelos edifícios públicos e pelas produções habitacionais estatais em grande escala padronizados e uniformes, - que para Lefebvre (1969) caracterizava-se por uma monotonia repetitiva trazendo consigo aborrecimento e que para Selby (2004) não conseguira melhorar a existência humana, como preconizado, mas, ao contrário, marginalizara e alienara comunidades urbanas inteiras -, não dava conta das demandas hedônicas da sociedade nascente voltadas às atividades de consumo.

Também estava marcada por questões ideológicas onde realizar projetos de arquitetura voltados para o consumo, ou para o mercado, não cabia na atuação da elite Arquitetônica da Arquitetura Moderna. (VARGAS, 2014)

No caso específico dos resorts americanos, se não fosse a atuação precoce de Morris Lapidus, ter-se-ia que aguardar o advento da pós-modernidade em termos arquitetônicos, ocorrida na década de 1990, para que fosse possível atender aos empresários e consumidores de então. Pois, a pós-modernidade segundo Huyssen (1984, apud SELBY, 2004) se mostraria capaz de se contrapor à pureza insossa da arquitetura moderna, apresentando-se plena de variedade, cores, detalhes e deliberada mistura de estilos.

A pós-modernidade, fortalecida a partir dos anos 1990, colocaria ênfase nas atividades de lazer, fundamentalmente como entretenimento, e



da cultura como produto de consumo, como caminho para o desenvolvimento econômico, ao mesmo tempo que buscava oferecer uma arquitetura e um urbanismo correspondentes a essas novas demandas. Esse ambiente construído pós-moderno, portanto, caracterizar-se-ia por uma deliberada tentativa de se referir e abrigar emoções e experiências, promovendo o “*sense of place*” de seus habitantes (VARGAS, 2016b).

E é nessa direção que a arquitetura de Morris Lapidus se antecipa à pós-modernidade, acabando por formatar o resort americano, e contribuir para a criação da imagem da Miami Moderna (MiMo).

### **A arquitetura de Morris Lapidus**

Morris Lapidus, nascido em Odessa, no Império Russo (1902-2001) chegou aos EUA ainda criança, onde estudou arquitetura na Universidade de Columbia, graduando-se em 1927. Trabalhou, por 15 anos, com Ross-Frankel, empresa que projetava fachadas de lojas, sendo essa primeira experiência determinante para o direcionamento de sua carreira solo durante a segunda guerra mundial, quando começou a criar fachadas modernas diferenciadas, usando cor e luz para atrair os consumidores (SYRACUSE, s/d).

A partir dessa atuação inicial como designer de interiores de lojas, adentrou o campo de projetos de hotelaria, em Miami, criando o ambiente para o consumo do lazer e da experiência. Seus projetos de lojas da década de 1930 e 40 também foram, sem dúvida, inovadores. Lançou mão do uso intensivo do vidro, iluminação focada, planos desencontrados, buscando produzir um impacto cênico (MORRIS, 2010).

O primeiro trabalho hoteleiro de Lapidus, em Miami Beach, em 1949, foi o design de interiores do Hotel Sans Souci, na Collins Av. 3101, (renomeado RIU Florida Beach Hotel, em 1996), por indicação da sua rede de clientes do setor varejista para quem trabalhara (FRIEDMAN, s/d).

Logo fez seu nome no segmento hoteleiro por atuar como arquiteto associado em diversos hotéis da cidade, participando dos seguintes projetos: Nautilus (1950) na 7<sup>th</sup> Street esquina com a Collins Court; Di Lido (1951) na Collins Av. com a Lincoln Road; Biltmore Terrace (1951), na Anatazia Av. em Coral Gables; e, Hotel Algiers (1951).

Mas foi em 1952, tendo como empreendedor Ben Novack, ao projetar o luxuoso hotel Fontainebleau (Fig. 4 e fig 5), transformado num dos mais famosos hotéis do mundo, que seu destaque se evidenciou sendo considerado seu projeto arquitetônico mais significativo. Teve como intenção atender a demanda de seu empreendedor Ben Novack que buscava uma fórmula que reunisse a conveniência moderna e luxo da antiga Europa. Para tanto, não se furtou de combinar elementos do Modernismo de Le Corbusier, Niemeyer e Mendelsohn, com as demandas locais, acabando por criar um novo tipo de empreendimento - o resort americano (FRIEDMAN, s/d).

A partir de então a atuação de Morris Lapidus se faz significativa na materialização, por meio da arquitetura, do conceito de Resort Pós-Moderno, durante o auge da arquitetura moderna, contribuindo para criar um ambiente que contribuísse para a atração dos usuários, para aumentar o tempo de permanência e imprimir neles o desejo de retorno (Friedman,



s/d), ao que, atualmente, poderíamos acrescentar o desejo de postar nas redes, em busca do reconhecimento social.

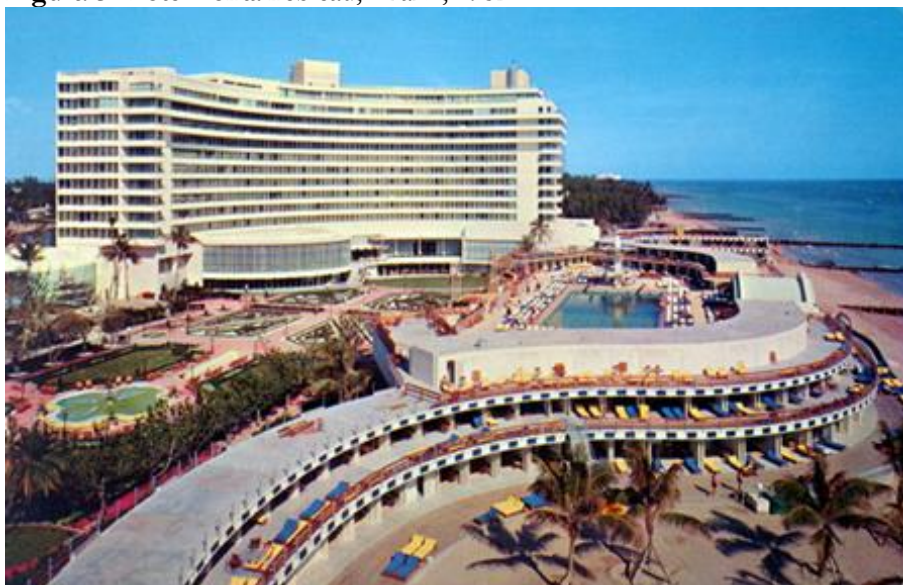
No ano seguinte veio o Eden Roc Hotel (1953) (fig. 6), também na Collins Avenue, seguido por muitos outros empreendimentos imobiliários.

**Figura 4.** Hotel Fontainebleau, Miami, 1952



Fonte: [https://commons.wikimedia.org/:Miami\\_Beach\\_FL\\_Fontainebleau](https://commons.wikimedia.org/:Miami_Beach_FL_Fontainebleau)

**Figura 5.** Hotel Fontainebleau, Miami, 1952.



Fonte: [https://commons.wikimedia.org/:The\\_Fontainebleau,\\_Miami\\_Beach,\\_Florida](https://commons.wikimedia.org/:The_Fontainebleau,_Miami_Beach,_Florida)



**Figura 6.** Hotel Eden Roc, Miami, 1953



Fonte: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=22661243>

### **A hotelaria antecipando a pós-modernidade**

A partir dos exemplares como o Hotel Eden Roc e o Hotel Fontainebleau, Lapidus projetou mais de 1000 edifícios na sua carreira, muito dos quais fora dos padrões estabelecidos pelo estilo internacional da arquitetura moderna. Usava as técnicas apreendidas no desenho das fachadas comerciais, criando dramáticos espaços públicos externos ou

internos, que ofereciam aos hóspedes a sensação de aventura e de fuga (SYRACUSE, s/d).

A principal característica dos seus projetos era a busca do envolvimento do consumidor, proporcionando a ele momentos de prazer e entretenimento pela experiência espacial e lançava mão de diversos recursos projetuais de caráter sensorial. Segundo Desdilet (2010, p.11) Lapidus dizia: “Eu não projeto para o meu cliente, eu projeto para os clientes do meu cliente. Eu projeto para as pessoas” (tradução livre da autora).

Segundo Lapidus (1976, apud FRIEDMAN, s/d), ele acreditava que um hotel, da mesma forma que uma loja, tinha que convencer o cliente a comprar seus produtos que, no caso do hotel, seriam espaços e serviços alheios ao seu cotidiano, pois, em férias, o que se pretende é uma nova experiência. Principalmente num pós-guerra, onde a diversão e emoção se faziam mais necessárias. Aliás, na discussão da atividade turística hoje, segundo Vargas (2016b) sabe-se que a grande procura dos turistas é pela fuga do cotidiano e pelo vivenciar novas e surpreendentes experiências, o que inclui o cotidiano alheio.

O conceito era o mesmo adotado pela Disneyland, que foi concebida e construída no mesmo período, em Los Angeles, pois os hotéis de Miami Beach de Lapidus ofereciam aos hóspedes a chance de entrar em novos mundos e sonhar (KARAL, 1997, apud FRIEDMAN, s/d).

Segundo Friedman (s/d), Lapidus explicava sua intenção pelo entendimento do significado de glamour para o público para quem projetava, alegando que a cultura dos seus clientes provinha do cinema e não da sua formação familiar ou escolar. Seus projetos acabaram por

definir o glamour para uma geração inteira, tornando-se símbolos do consumismo americano pós-guerra, associado à artificialidade e vulgaridade, segundo seus mais ferrenhos críticos.

Para Lapidus o aforismo “*Form follows function*” ainda permanecia quando se assume o divertimento como uma das funções para as quais se projeta. Neste caso, a arquitetura resultante era o hotel resort e não presídios ou casas para operários. (MIAMI, s/d). Lapidus (2010, p.113) afirma “Agora, com o reconhecimento de uma arquitetura de formas completamente fluídas, posso dizer com certeza que esses sentimentos encontram forma quando o coração, a mente e a mão trabalham em harmonia”. (tradução livre da autora)

Em seus projetos utilizou intensamente as cortinas de vidro, marquises assimétricas, arcos, planos flutuantes e grandes portais de acesso. As fachadas receberam luzes de neon e iluminações zenitais. Seus hotéis e edifícios de apartamentos assumiram formas futuristas, usando a arquitetura como publicidade. A arquitetura de cada edifício buscava superar seus concorrentes (LAPIDUS, s/d).

Junto com as cores exuberantes que incluíram rosa azul e dourado, tanto nas paredes como no mobiliário, utilizava enormes janelas de vidro e paredes de concreto, combinando-as com iluminação cenográfica.

Ofereceu a seus convidados escadas que não levavam a lugar nenhum, (fig. 7) mas dignificavam os halls de entrada (FRIEDMAN, s/d), utilizando o mesmo conceito utilizado no final do século XVIII quando da criação dos Grands Magasins na Europa pois, segundo Renoy (1996), as pessoas gostam de subir ao alto, ver e serem vistas!

**Figura 7.** Hotel Fontainebleau, Miami Beach, Flórida.1952-1954



Fonte: pocketfullofcharms.blogspot.com.br/design-under-influence-morris-lapidus.html.

Lapidus reconhece que o fascínio exercido pela Miami subtropical a colocava como um local de destino, onde o desenho do luxo com a incorporação da cultura popular criava uma arquitetura da experiência, por meio de uma força cenográfica e sequencias criativas programadas. Como um maestro ele utilizava regras padronizadas, simetria e assimetria, principalmente ao quebrá-las (HORTON, 2011). Lapidus também desenvolveu alguns elementos formais conhecidos como "cheese holes," (figs. 8 e 9) "woggles" (figs. 10 e 11) (formato de amebas) e "bean poles," (barras de metal que não suportam nada) como na figura 11. (SYRACUSE, s/d) Neste aspecto, podemos dizer que se diferenciava das ideias de Adolph Loos, um dos pioneiros da arquitetura moderna, que via os ornamentos desnecessários quando não apresentassem uma função específica.





**Figura 8.** Bar Room, Seagram-Distillers Corp., Chrysler Building, NYC. 1939.



Fonte: <http://www.shorpy.com/node/19710>

**Figura 9.** Fachada do Hotel Fontainebleau, Miami Beach, 1952.



Fonte: <http://pocketfullofcharms.blogspot.com.br/2013/02/design-under-influence-morris-lapidus.html>





**Figura10.** Americana Hotel, Bal Harbour, Florida,1956.



Fonte: <https://archpaper.com/2011/03/pattern-recognition/>

**Figura 11.** Lobby do Hotel Eden Rock, Miami Beach, 1955.



Fonte: <https://www.rockwellgroup.com/assets>



Para além do seu estilo visual, também se preocupava com a funcionalidade dos edifícios, onde as curvas dos prédios buscavam captar a brisa marítima, como no hotel Americana de 1956 (Fig 12) numa era anterior ao uso de ar-condicionado. As curvas dos corredores também buscavam eliminar a sensação de longas caminhadas. Esse hotel é um exemplo dinâmico do estilo "MiMo", com sua entrada modernista e sua exuberância sinuosa, com o padrão geométrico repetido das varandas exaltando a estética da precisão matemática e a grande escala do hotel (AMERICANA, s/d).

**Figura 12.** Americana Hotel, 1956, Miami Beach



Fonte: <https://www.wdl.org/en/item/4037/>

Lapidus afirmava que arquitetura poderia ser reduzida a sete princípios fundamentais, indicando uma relação de elementos que iam do uso da cor ao posicionamento das escadas, para deleite de seus usuários: evitar a formação de cantos; usar linhas de grande alcance visual; criar efeitos luminosos incomuns; lançar mão do uso intenso da cor; buscar criar dramatização; variar o plano dos pisos; pessoas são atraídas pela luz. (MIAMI, s/d)

O luxo, as amenidades e os serviços oferecidos por estes hotéis faziam com que o hóspede não precisasse deixar o hotel para buscar nenhuma atividade, reafirmando a origem do conceito de resort e o hotel como destino.

Essas condições também foram incorporadas aos edifícios de apartamentos que, na sequência, implantaram-se na Collins Avenue, como indicado na figura 13, cujos projetos marcaram todo esse Distrito agora considerado Histórico. Estes edifícios de apartamentos passaram a rivalizar com os hotéis em termos de tamanho, amenidades e qualidade da arquitetura, que segundo (VARGAS, ARAÚJO, 2014) surge também no mercado imobiliário brasileiro, com a versão pioneira dos empreendimentos residenciais do edifício clube, que conhecemos bem.

Das 14 propriedades contidas do Distrito Histórico, assim designado em 2009, pela Comissão da Cidade de Miami Beach, 12 foram construídas em meados do século XX, entre 1954 e 1966. Cinco delas foram projetos de Morris Lapidus (fig.13) (LAPIDUS, s/d).

Figura 16. Distrito Histórico, Miami. Relação de projetos.



Elaborado por Heliana Comin Vargas.

Fonte: [www.scribd.com/document/260657635/Lapidus-Walking-Tour-Miami-Beach](http://www.scribd.com/document/260657635/Lapidus-Walking-Tour-Miami-Beach)

Os projetos hoteleiros de Morris Lapidus, ao formatar a Era dos Resorts, transformaram-se em sinônimos de Miami Beach, imprimindo-lhe uma marca na paisagem, assumindo o estilo Flamboyant (Arquitetura Gótica tardia do século XV, na França e Espanha, com ênfase na decoração), ou Neo Barroco da Miami Moderna (MiMo). O Neo Barroco



era uma variante local do modernismo da metade do século que utilizava o concreto pré-moldado produzindo desenhos experimentais com ênfase na tecnologia e na inovação, permitindo aos arquitetos manipular a forma dos edifícios e facilitar o desenho criativo de seus interiores (AMERICANA, s/d).

Sua linguagem arquitetônica antecipou o pós-modernismo, marcando definitivamente a arquitetura do Sul da Flórida no imaginário nacional e no turismo internacional.

Todo este sucesso mercadológico, apesar da crítica negativa realizada pelos seguidores da arquitetura moderna, garantiu sua atuação em outras paragens, sendo convidado a projetar em zonas de fantasia como Las Vegas e Los Angeles e, em Nova York. Lapidus continuou a desfrutar de uma carreira lucrativa e internacional na arquitetura hoteleira durante toda a década de 1970, embora mantido no ostracismo pela elite arquitetônica da Arquitetura Moderna.

### **O ônus e o bônus de estar à frente do seu tempo**

De 1927 a 1984 seu escritório projetou, 274 hotéis, 201 edifícios residenciais, 62 edifícios públicos, 187 edifícios de escritório e 479 lojas (DESDILET, 2010).

No entanto, até o final do século XX, apesar da grande importância da sua obra e dos avanços que propiciaram na arquitetura hoteleira, do lazer e entretenimento, bem como da evidente aprovação de seus clientes e dos consumidores, marcada por seu sucesso profissional, Morris Lapidus e sua obra não receberam o merecido reconhecimento.



As principais revistas de design da época se recusaram a publicar os projetos do Hotel Fontainebleau ou qualquer outro de sua autoria, tendo seu trabalho sido cuidadosamente ignorado pelos críticos de Nova York (FRIEDMAN, s/d). Sua reputação começou a se alterar com uma exposição polêmica de seu trabalho, intitulada *Architecture of Joy*, montada pela Liga Arquitetônica de Nova York em 1970, mesmo tendo sido Lapidus, acusado por Sibyl Moholy-Nagy, historiadora de arte e arquitetura (que ameaçou demitir-se do conselho da Liga), de carreirista desprezível e auto-promocional que visava organizar a exposição para seu próprio ganho financeiro (FRIEDMAN, s/d).

As críticas foram tantas que levaram Morris Lapidus a queimar todos os seus projetos de 50 anos, quando se aposentou em 1984. Mas, logo depois o pós-modernismo arrebataria a arquitetura, fazendo com que seus edifícios projetados há 3 décadas se tornassem proféticos (MIAMI, s/d).

Redescoberto na era pós-moderna, o título da sua autobiografia *Too Much is Never Enough*, de 1996, é uma alusão a Mies van der Rohe, contrapondo o seu conhecido ditado “Less is more” (MIAMI, s/d). Nela, Morris descreve seu rápido sucesso nos anos 1930, no campo do design de lojas, marcando o seu pioneirismo no uso de modernos conceitos que hoje são dados como fatos consumados.

Nesse mesmo ano, em 1996, numa palestra no curso de graduação na *Harvard University School of Design*, segundo Desdilet (2010, p12) o Diretor Jorge Silveti o introduziu aos alunos dizendo que: “com mais de 1200 projetos em cerca de 40 cidades nos EUA, Caribe e Europa nunca

teve, por mais de 30 anos uma publicação nos EUA. Quem tem medo de Morris Lapidus?” (tradução livre da autora).

Em 1997, ele se diz eternamente grato por ter vivido para ver sua obra ser aceita (MIAMI, sd), pois testemunhou um extraordinário avivamento de interesse em seu trabalho, sendo solicitado para novos projetos, recebendo convites para palestras em escolas de arquitetura, redação de artigos para revistas, entrevistas etc.

A partir de então surge o bônus. Sua obra, devidamente reconhecida, é referência para a arquitetura contemporânea contribuindo para pensar a arquitetura como estratégia para tornar os espaços de lazer e entretenimento convidativos, acolhedores e divertidos para os usuários e, viáveis para os empreendedores.

Entre outras homenagens, Lapidus foi condecorado pela sociedade de arquitetos historiadores em 1998. Em 2000 A Smithsr-Hewitt National Design Museum homenageou-o premiando sua obra. Ele morreu em 2001, vivendo o suficiente para restaurar algumas de suas obras, ver seu trabalho reconhecido no meio arquitetônico e deixar um legado para arquitetura do consumo, do lazer e entretenimento (FRIEDMANN, S/D).

Na hotelaria respondeu pela formatação e consolidação do modelo de Resort Americano pós-moderno e no turismo, antecipando o conceito de City Marketing, contribuiu na criação de uma marca para a Cidade de Miami Moderna (MiMo), que se consolidou como um dos mais importantes destinos turísticos das Américas, ratificando a aproximação entre as áreas do conhecimento do Turismo, Arquitetura e Cidade.



## REFERÊNCIAS

- AMERICANA Hotel. Library of Congress, s/d. Disponível em <https://www.loc.gov/item/2021669947> acessado em 05/02/2018
- BRAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. São Paulo: Perspectiva. 2008.
- BRAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Lisboa: edições 70. 2007.
- BRODIE, A.; WHITFIELD, M. **Blackpool's seaside heritage**. London: English Heritage, 2014.
- DESILETS, Deborah. **Morris Lapidus, The Architecture of Joy**, New York: Rizzoli, 2010.
- EXPLORE Atlantic City History. Atlantic City Free Public Library, s/d. Disponível em <http://acfp.org/ac-history-menu/atlantic-city-faq-s/15-heston-archives/147-atlantic-city-history-22.html> acessado em 06/08/2022
- FRENCH, H. **Architecture: A Crash Course**. Nova York: Watson-Guptill, 1998.
- FRIEDMAN, Alice T. Glamour, Class, and Architecture in Miami Beach. New York Architecture. The Luxury of Lapidus, s/d. Disponível em <http://nyc-architecture.com/ARCH/ARCH-Lapidus.htm> Acessado em 21/01/2018
- GALBRAITH, J.K. **O novo estado industrial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967.
- DESIGN under the influence: Morris Lapidus & The Miami Baroque. Huston Interior Designer, s/d. Disponível em <http://pocketfullofcharms.blogspot.com.br/2013/02/design-under-influence-morris-lapidus.html>. Acessado em 28/02/2018.
- HORTON, A. Pattern Recognition. Book review. DESILETS, Deborah. **Morris Lapidus. The Architecture of Joy**. Architectnewspaper. March 18, 2011. disponível em <https://archpaper.com/2011/03/pattern-recognition/>. Acessado em 21/01/2018
- HUYSEN, A. Mapping the Postmodern. **New German Critique**. v.33, p.5-52,1984.
- KARAL, Ann Marling, ed., **Designing Disney's Theme Parks: The Architecture of Reassurance**, Paris, New York: Flammarion, 1997.
- LAPIDUS, M. **Too Much Is Never Enough: An Autobiography**. New York: Rizzoli, 1996.
- LAPIDUS, M. Motion and Emotion in Architecture. In: DESDILET, D. **Morris Lapidus, The Architecture of Joy**, New York: Rizzoli, 2010.
- LAPIDUS, M. **An Architecture of Joy**. Miami: E.A. Seeman Publishing, Inc., 1979.
- LAPIDUS Walking Tour Miami Beach. Scribd. s/d. Disponível em <https://www.scribd.com/document/260657635/Lapidus-Walking-Tour-Miami-Beach>. Acessado em 28/01/2018.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. O fenômeno urbano: sentido e finalidade da industrialização. *O principal direito do homem*. São Paulo: Documentos Ltda, 1969.



VARGAS, H. C. *TOO MUCH IS NEVER ENOUGH: o resort americano e a arquitetura de Morris Lapidus*. In:



MELBORNE City Bath. Melbourne Info, 2022. disponível em <https://melbourneinfo.net.au/thingstodo/melbourne-city-baths/> Acessado em 10/08/2022

MIAMI Beach History. Morris Lapidus Biography. MIAMI BEACH 411. The oficial Miami travel site. s/d. Disponível em [http://www.miamibeach411.com/History/bio\\_lapidus.html](http://www.miamibeach411.com/History/bio_lapidus.html). Acessado em 24/01/2018

MILL, R. C. **Resorts: Management and operation**. New Jersey: John Wiley & Sons, 2008

MORRIS Lapidus. Pionner of Store Design. Store Design. TV Blog, s/d. disponível em <http://storedesign.tumblr.com/day/2010/06/03> Acessado em 21/01/2018

RENOY, Georges. **Les Grands Magasins**. Bruxelas: Rossel, 1986.

SELBY, M. **Understanding urban tourism: image, culture & experience**. London, New York: I.B. Tauris, 2004.

SYRACUSE University. Morris Lapidus Papers 1915-2010. An inventory of his papers at Syracuse University Special Collections Research Center. Biographical History. Syracuse University Libraries. Syracuse, NY 13244-2010, s/d disponível em [https://library.syr.edu/digital/guides/1/lapidus\\_m.htm](https://library.syr.edu/digital/guides/1/lapidus_m.htm) Acessado em 06/02/2018 Acessado em 23/01/2018.

VARGAS, H.C. **Comércio: localização estratégica ou estratégia na localização**. São Paulo, 1992. Tese de doutorado. FAUUSP.

VARGAS, H.C. Turismo urbano: uma nova indústria motriz. **Boletim de Turismo e Administração Hoteleira**. Faculdade Ibero Americana. São Paulo: v.5, n.2, p.38-46, 1996.

VARGAS, H.C. O arquiteto e seus Clientes. In: VARGAS, H.C.; ARAUJO, C.P. **Arquitetura e mercado imobiliário**. Barueri: Manole, 2014, pg.1-14.

VARGAS, H.C. Turismo: reflexões disciplinares. In: VARGAS, H.C.; PAIVA, R.A. **Turismo arquitetura e Cidade**. Barueri: Manole, 2016a, p 3-31

VARGAS, H. C. Turismo urbano e os consumidores de lugares. In: VARGAS, H. C; PAIVA, R. A. **Turismo, Arquitetura e Cidade**. Barueri: Manole, 2016b, p.151-154.

VARGAS, H.C. ARAUJO, C.P. Habitação e Dinâmica Imobiliária em São Paulo.1870-2010. In: VARGAS, H.C.; ARAUJO, C.P. **Arquitetura e mercado imobiliário**. Barueri: Manole, 2014, pg.129-172.

VEBLEN, Thorstein. **A teoria da Classe Ociosa**. São Paulo: Pioneira, 1965.



## ACESSIBILIDADE E HOTELARIA: O QUE MUDA COM OS NOVOS DECRETOS A PARTIR DE 2018

Zilsa Maria Pinto Santiago

Com relação ao viés acessível do turismo, houve uma iniciativa dos governos brasileiros anteriores a 2018, visando possibilitar a inclusão social e o acesso de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida à atividade turística, com segurança e autonomia. O Ministério do Turismo criou para o período de 2012 a 2014 o Programa Turismo Acessível, que realizou uma série de estudos que resultaram em cartilhas e guias para melhorar a qualidade dos serviços oferecido ao público com deficiência e mobilidade reduzida, tendo como resultado um conjunto de ações para receber bem a todos e com estrutura permanente implantada na época da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016, sendo os frutos perpetuados depois dos eventos (Silva et al, 2019). De acordo com o Plano Nacional de Turismo (PNT), elaborado nas preparações para a Copa do Mundo FIFA 2014 e as Olimpíadas de 2016, no Rio de Janeiro, com os novos elementos e o desempenho do Brasil como anfitrião desses eventos, tinha-se a expectativa de vir a transformar o país no terceiro maior Produto Interno Bruto turístico do mundo até 2022 (PNT, 2013). Para atingir esse objetivo, O PNT definiu as seguintes metas: *incentivar o brasileiro a viajar pelo país* [grifo nosso]; *incrementar a geração de divisas e a chegada de turistas estrangeiros*; *melhorar a qualidade e*



*umentar a competitividade do turismo brasileiro [grifo nosso]; e preparar o turismo brasileiro para os megaeventos.*

Passados os grandes eventos no país, e tendo sido Fortaleza uma das capitais-sede da Copa do Mundo FIFA 2014, sabendo-se das adaptações ocorridas nos equipamentos esportivos para acomodar o público de forma mais inclusiva, e, tendo como uma das metas incentivar o brasileiro a viajar pelo país, pergunta-se: até onde acontece uma reestruturação do setor hoteleiro e dos novos hotéis no sentido de vir a ofertar uma hospedagem em melhores condições de acolher todas as pessoas, **inclusive as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida?**

Voltando um pouco na história do turismo acessível, Faria e Motta (2012) assinalam que mesmo de maneira rudimentar, na década de 1970 surgiram as primeiras excursões organizadas por agências de viagem para pessoas com deficiência. Apenas na década de 1980, acompanhando o movimento pela integração social, é que o problema das viagens começou a ganhar espaço e novas discussões acerca do tema começaram a surgir. O lazer turístico passou a ser apontado como oportunidade para possibilitar a inclusão social de pessoas com deficiência (SASSAKI, 2003 apud FARIA e MOTTA, 2012).

Para uma receptividade de pessoas com deficiência, idosos e pessoas com mobilidade reduzida é necessário além da eliminação das barreiras arquitetônicas, a capacitação para o atendimento e a comunicação e informação. A pesquisa de Crawford, Jackson e Godbey (1991, apud Faria e Motta, 2012) *indica que a eventual participação em*

*determinado serviço ou atividade de lazer depende do fato de o consumidor não encontrar restrições de cunho intrapessoal, interpessoal ou estrutural, nessa ordem.*

Silva (2004) comenta ainda que, segundo a matriz de classificação de meios de hospedagem (Embratur, 2002, apud Silva, 2004), a exigência da unidade habitacional (apartamento com banheiro privativo) adaptada para PcD foi instituída a partir de 1987, para a classificação de meios de hospedagem. Os estabelecimentos construídos anteriormente têm que dispor de facilidades e adaptações mesmo que não impliquem em reforma estrutural da edificação.

A acessibilidade nos meios de hospedagem, é determinada pelo Decreto 5.296/2004, pelo fato de serem edificações de uso coletivo, conseqüentemente, também pela NBR 9050, desde a versão de 2004, mesmo assim, atendendo somente as necessidades mais básicas. Mais recentemente, a NBR 9050/2020 estipula que pelo menos 5% dos quartos de hotéis devem ser acessíveis e localizados em rotas acessíveis internas ao estabelecimento hoteleiro. A legislação é ainda mais abrangente, definindo para hotéis, motéis, pousadas e similares, que os auditórios, as salas de convenções, as salas de ginástica, as piscinas e os restaurantes, entre outros, também devem ser acessíveis (SHIMOSAKAI, 2011).

Sobre a hospitalidade, comenta Shimosakai (2011)

A hospitalidade apesar de não eliminar os problemas de acessibilidade, serve para amenizá-los bastante. Mas para isso é preciso estar bem-preparado, pois as necessidades de uma pessoa com deficiência, algumas vezes são específicas para cada tipo de deficiência e pessoa. Empurrar uma pessoa de cadeira de rodas por uma rampa nem sempre é encarado como uma ajuda, por isso é preciso sensibilidade para compreender as necessidades da pessoa com deficiência, e sabedoria para como atendê-la da melhor forma.

O Manual de Recepção e Acessibilidade de Pessoas com Deficiência (PcD) da Embratur (1999), considera que, sem condições adequadas de recepção e acessibilidade à infraestrutura, as pessoas PcD não têm como se utilizar, com segurança e autonomia, das edificações e equipamentos de interesse turístico e, em consequência, de participar da atividade turística (SILVA, 2004).

Vendo a questão na perspectiva dos gestores de hotéis, o prazo que foi dado para adequações trouxe, em alguns casos, problemas de impraticabilidade pela própria estrutura física dos espaços já construídos, como também relativo aos estabelecimentos tombados, que teriam dificuldade de adequações por mudanças e descaracterização. Sobre mais detalhes a cerca de problemas de impraticabilidade, serão apresentados nos itens seguintes.

O manual de orientações - Turismo e acessibilidade, criado pela Embratur (2006), foi uma forma de induzir ao cumprimento das normas e esclarecer as especificidades da hotelaria, em que se define acessibilidade como possibilidade e condição da pessoa com deficiência utilizar, com segurança e autonomia, edificações e equipamentos de interesse turístico. Conforme Arsénio (2016), o turismo para todos *é uma preparação da oferta adequada para a mais ampla gama de clientes, incluindo as pessoas com deficiência, os idosos, as famílias com crianças pequenas, as pessoas com alergias...e muitos mais.* A abordagem da Lei Brasileira de Inclusão (LBI) - Lei n. 13.146/2015, é clara em relação a acessibilidade em locais de hospedagem. Em seu Art. 45. Bem como nos parágrafos 1 e 2, considera:



Os hotéis, pousadas e similares devem ser construídos observando-se os princípios do desenho universal, além de adotar todos os meios de acessibilidade, conforme legislação em vigor.

§ 1º Os estabelecimentos já existentes deverão disponibilizar, pelo menos, 10% (dez por cento) de seus dormitórios acessíveis, garantida, no mínimo, 1 (uma) unidade acessível.

§ 2º Os dormitórios mencionados no § 1º deste artigo deverão ser localizados em rotas acessíveis.

Sobre as considerações e definições da LBI, é importante ressaltar que não se pode ter a mesma imposição de acessibilidade para edificações existentes, contudo, a intenção é fazer valer novos paradigmas para novas edificações e procurar melhores as condições de acessibilidade nas edificações hoteleiras existentes.

Assim, a LBI, Lei n. 13.146/2015 em seu Art. 55. § 1º trouxe o conceito de desenho universal como forma de introduzir um design inclusivo aos novos projetos de arquitetura, assinalando que o **desenho universal** *será sempre tomado como regra de caráter geral*. Tendo a compreensão do conceito de Desenho Universal apresentado na NBR 9050/2020, como sendo *concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva*, temos a confirmação de que as leis e normas mais recentes trazem este conceito como forma de ampliar a inclusão no ambiente construído.

Embora se tenha o esforço de ampliar a condição de espaços acessíveis, para muitas edificações existentes, isto se torna uma dificuldade de adequação. E neste sentido, no § 2º do Art. 55 da LBI, Lei n. 13.146/2015 - ressalta que *nas hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido, deve ser adotada a adaptação razoável*.

Mas que entendimento temos sobre uma adaptação razoável? Tanto no texto da CDPD/ONU quanto no Decreto Federal 9405/2018, que dispõe sobre o tratamento diferenciado, simplificado e favorecido às microempresas e às empresas de pequeno porte, está claro o conceito de adaptações razoáveis como sendo ajustamento razoável.

Ajustamento razoável: significa a modificação necessária e adequada e os ajustes que não acarretem um ônus desproporcional ou indevido, quando necessários em cada caso, a fim de assegurar que as pessoas com deficiência possam desfrutar ou exercer, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos humanos e liberdades fundamentais. (NAÇÕES UNIDAS, 2006a apud Martel, 2011; Brasil, 2018).

É neste contexto de discussão sobre turismo, hotelaria, desenho universal e acessibilidade que proponho este artigo, tendo como objetivo trazer ao debate questões atuais de acessibilidade no setor hoteleiro, tendo como referência normativa a regulamentação do Artigo 45 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, referente a concepção e a implementação dos projetos arquitetônicos de hotéis, pousadas no tocante às condições de acessibilidade e o desdobramento sobre como as microempresas e empresas de pequeno porte do setor hoteleiro vão aderir aos novos paradigmas de acessibilidade e desenho universal. Assim, contribuir para ampliação da adoção de medidas cabíveis na adaptação de meios de hospedagem bem como de futuros projetos arquitetônicos nesta área.

Para construção desta discussão, partiu-se para análise do Decreto nº 9.296, de 1º de março de 2018, que regulamenta o art. 45 da Lei Brasileira de Inclusão nº 13.146, de 6 de julho de 2015, bem como do Decreto nº 9.405, de 11 de junho de 2018, que dispõe sobre o tratamento



diferenciado, simplificado e favorecido às microempresas e às empresas de pequeno porte, previsto no art. 122 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, ambos tratam das questões de acessibilidade no setor de hotelaria.

### **O que muda com o Decreto nº 9.296, de 1º de março de 2018?**

Inicialmente é importante esclarecer que a relevância de se colocar em debate o Decreto Nº 9.296, de 1º de março de 2018, é o fato de que este traz em seu conteúdo mudanças que vão interferir no setor hoteleiro, pois vem regulamentar o art. 45 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão (LBI) da Pessoa com Deficiência. No artigo 45 da LBI, assinala que *os hotéis, pousadas e similares devem ser construídos observando-se os princípios do desenho universal, além de adotar todos os meios de acessibilidade, conforme legislação em vigor*. Este texto reverbera positivamente no sentido de inserir o desenho universal no escopo dos projetos de hotéis e pousadas e em todos os meios de hospedagem, visto que o desenho universal proporciona a acessibilidade para todas as pessoas independentes de suas limitações e configurações, sendo este um direito fundamental a todo cidadão.

Conforme Barroso (2009, apud ALMEIDA JUNIOR, 2022)

A democracia, os direitos fundamentais, o desenvolvimento econômico, a justiça social e a boa administração são os objetivos maiores a serem alcançados por um constitucionalismo democrático, que se inspira na dignidade da pessoa humana, no respeito à diversidade e ao pluralismo, e no projeto civilizatório no qual possibilita o exercício individual de todas as potencialidades para se alcançar o melhor de cada indivíduo.

Neste sentido, o § 1º do Art. 1 do Decreto 9.296/2018 assinala que

O atendimento aos princípios do desenho universal nos projetos arquitetônicos de hotéis, pousadas e estruturas similares pressupõe que o estabelecimento, como um todo, possa receber, **na maior medida possível, [grifo nosso]** o maior número de hóspedes, independentemente de sua condição física, sensorial, intelectual ou mental, e garantir que essas pessoas possam desfrutar de todas as comodidades oferecidas

Embora seja algo positivo e um avanço em termos de lei, o fato de o texto iniciar em seu artigo 1º com a afirmação “*na maior medida do possível*”, possibilita um entendimento do leitor que o texto deixa de garantir que os princípios do desenho universal sejam plenamente contemplados.

Mas, dando continuidade à análise do decreto, no 2º § do mesmo artigo, determina que

As **áreas comuns [grifo nosso]** do estabelecimento, ou seja, todas as áreas de livre acesso aos hóspedes, incluídos, entre outros, garagem, estacionamento, calçadas, recepção, área de acesso a computadores, escadas, rampas, elevadores, áreas de circulação, restaurantes, áreas de lazer, salas de ginástica, salas de convenções, spa, piscinas, saunas, salões de cabeleireiro, lojas e demais espaços destinados à locação localizados no complexo hoteleiro, deverão **observar as normas aplicáveis às edificações de uso coletivo [grifo nosso]** previstas no Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004, e as normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Chama a atenção a “áreas comuns” e “observar as normas aplicáveis às edificações de uso coletivo”. Aqui é interessante ressaltar que a NBR 9050/2020 faz uma diferenciação e esclarece o que é área de uso comum e área de uso restrito. O Decreto 5.296/2004 e a LBI Lei 13146/2015 obrigam ter acessibilidade em ambientes de uso comum.

No item 3.1.36 da ABNT NBR 9050/2020, define como **uso comum** - *espaços, salas ou elementos, externos ou internos, disponíveis para o uso de*

*um grupo específico de pessoas (por exemplo, salas em edifício de escritórios, ocupadas geralmente por funcionários, colaboradores e eventuais visitantes).* Assim, o uso comum aqui referenciado, designa espaços tanto externos como internos e não exime espaços de funcionários. Fica claro, então, que as áreas de uso comum incluem os espaços de uso exclusivo de funcionários.

E no item 3.1.38 da ABNT NBR 9050/2020, define como **uso restrito** - *espaços, salas ou elementos internos ou externos, disponíveis estritamente para pessoas autorizadas (por exemplo, casas de máquinas, barriletes, passagem de uso técnico e outros com funções similares).* Ou seja, são caracterizados por espaços onde não há uma permanência humana constante nem prolongada.

Sobre o início da vigência deste decreto, determina no § 3º que o disposto no caput se aplica aos projetos arquitetônicos protocolados a partir de 3 de janeiro de 2018 nos órgãos competentes, para aprovação, observado o prazo estabelecido no art. 125, caput, inciso III, da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015. Então é importante verificar esta data, por tornar o referido decreto, um **marco regulatório** de mudanças nos projetos do setor hoteleiro.

Quanto às ajudas técnicas e recursos de acessibilidade exigíveis sob demanda (constantes do Anexo III do Decreto 9296/2018), o hotel deve disponibilizar aos hóspedes:

1. Cadeiras de roda.
2. Cadeiras adaptadas para banho.
3. Materiais de higiene identificado em braile e embalagens em formatos diferentes.
4. Materiais impressos disponíveis em formato digital, braile, fonte ampliada com contraste, a exemplo de formulários impressos, informações sobre facilidades e serviços oferecidos dentre outros, feitos sob demanda.
5. Cardápio em braile e fonte ampliada com contraste.

6. Relógio despertador/alarme vibratório.

7. Dispositivos móveis com chamada em vídeo e mensagem disponibilizados nas áreas comuns do estabelecimento ou aplicativo de comunicação criado nos termos estabelecidos no Título IV da Resolução nº 667, de 30 de maio de 2016, da Anatel, que aprova o Regulamento Geral de Acessibilidade em Serviços de Telecomunicações de interesse coletivo.

No entanto, no § 4º do Art. 1 define que estas demandas deverão ser solicitadas pelo hóspede no momento da reserva junto ao estabelecimento. E esclarece ainda, no § 5º que os estabelecimentos disporão do prazo de vinte e quatro horas para atender as ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade exigíveis sob demanda, ou seja, a solicitação da demanda deve ser feita com boa antecedência para que na data de chegada do hóspede, este tenha a garantia de que sua solicitação estará disponível. E significa ainda, que, um hóspede desavisado, que não tenha solicitado tais recursos, não terá, na data de sua chegada ao hotel, os recursos necessários à sua plena acomodação.

O Art. 2º do Decreto 9296/2018 vai então determinar quantitativamente o percentual de suites que devem ser acessíveis e de que nível em termos de características construtivas e de recursos de acessibilidade. Conforme este artigo:

I - **cinco por cento dos dormitórios**, respeitado o mínimo de um, com as características construtivas e os recursos de acessibilidade estabelecidos no Anexo I;

II - as ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade constantes do Anexo II para **noventa e cinco por cento dos demais dormitórios**; e

III - quando solicitados pelo hóspede nos termos estabelecidos no § 4º do art. 1º, as ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade constantes do Anexo III.

Observação importante é de que estas suítes com características construtivas e os recursos de acessibilidade estabelecidos no Anexo I *não poderão estar isolados dos demais e deverão estar distribuídos por **todos os níveis de serviços e localizados em rota acessível***. Lembrando que uma rota acessível, conforme a ABNT NBR 9050/2020 item 3.1.32, é definido como:

trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros (NBR 9050/2020, p, 5).

Para os estabelecimentos existentes, construídos, ampliados, reformados ou com projeto arquitetônico protocolado nos órgãos competentes entre 30 de junho de 2004 a 2 de janeiro de 2018, o Art. 3º determina que estes atenderão ao percentual mínimo de dez por cento de suítes acessíveis, na seguinte proporção:

- I - **cinco por cento**, respeitado o mínimo de um, com as características construtivas e os recursos de acessibilidade estabelecidos no Anexo I;
- II - as ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade constantes do Anexo II para cinco por cento dos demais dormitórios; e
- III - quando solicitados pelo hóspede nos termos estabelecidos no § 4º do art. 1º, as ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade constantes do Anexo III.

Resumindo, o Decreto Federal 9296/2018 separou as exigências em 3 períodos, como esclarece o Arquiteto Eduardo Ronchetti (2021) no quadro 1.

**Quadro 1:** Aplicação do Decreto Federal 9296/2018 conforme data de construção ou aprovação do projeto

<b>Exigências de adaptação conforme data de construção ou aprovação do projeto</b>	
<b>Construídos até 29 de junho de 2004</b>	a) Razoabilidade nas áreas de uso comum; b) 5% das suítes, respeitado o mínimo de um, com as características construtivas e os recursos de acessibilidade estabelecidos no Anexo I; c) 5% das suítes com alguns recursos de acessibilidade constantes no Anexo II; d) Oferecimento de ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade constantes no Anexo III; quando solicitados pelos hóspedes nos termos estabelecidos no § 4 do Art. 1º; e) Razoabilidade na redução da quantificação de quartos acessíveis; f) prazo de 4 anos.
<b>Construídos entre 30 de junho de 2004 e 02 de janeiro de 2018</b>	a) Acessibilidade nas áreas de uso comum; b) 5% das suítes, respeitado o mínimo de um, com as características construtivas e os recursos de acessibilidade estabelecidos no Anexo I; c) 5% das suítes com alguns recursos de acessibilidade constantes no Anexo II; d) Oferecimento de ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade constantes no Anexo III; quando solicitados pelos hóspedes nos termos estabelecidos no § 4 do Art. 1º; e) NÃO HÁ Razoabilidade na redução da quantificação de quartos acessíveis;
<b>Construídos a partir de 3 de janeiro de 2018</b>	a) Acessibilidade nas áreas de uso comum; b) 5% das suítes, respeitado o mínimo de um, totalmente acessíveis (Anexo I); c) 95% das suítes com alguns recursos de acessibilidade (Anexo II); d) Oferecimento de ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade constantes no Anexo III; quando solicitados pelos hóspedes nos termos estabelecidos no § 4 do Art. 1º; e) NÃO HÁ Razoabilidade na redução da quantificação de quartos acessíveis; e) prazo de 24 meses conforme Art. 125 da Lei nº 13.146/2015, ou seja 02 de março de 2020.

Fonte: Ronchetti (2021)

Independente do período de construção ou aprovação do projeto arquitetônico do meio de hospedagem, para os 5% de suítes acessíveis, o

Decreto 9.296/2018 traz as recomendações no Anexo I com características construtivas e recursos de acessibilidade (Ver Quadro 2).

**Quadro 2:** Características Construtivas e Recursos de Acessibilidade (Anexo I)

1	Dimensões de acesso, de circulação, de manobra, de alcance e de mobiliário estabelecidas na norma técnica de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT para dormitórios acessíveis.
2	Banheiro que atenda integralmente as especificações estabelecidas na norma técnica de acessibilidade da ABNT.
3	Chuveiro equipado com barra deslizante, desviador para ducha manual e controle de fluxo (ducha/chuveiro) na ducha manual (chuveirinho), o qual deverá estar sempre posicionado na altura mais baixa quando da chegada do hóspede.
4	Condições de circulação, aproximação e alcance de utensílios e instalações estabelecidas na norma técnica de acessibilidade da ABNT, quando houver cozinha ou similar na unidade.
5	Olhos-mágicos instalados nas portas nas alturas de cento e vinte e cento e sessenta centímetros.
6	Sistema magnético de tranca das portas dos dormitórios que permita autonomia ao hóspede com deficiência visual, surdo ou surdo-cego, além de informações em relevo, ranhuras ou cortes nos escaninhos de leitura e nos cartões magnéticos.
7	Campainha (batidas na porta) sonora e luminosa intermitente (flash) na cor amarela.
8	Sinalização de emergência, para os casos de incêndio ou perigo, sonora e luminosa intermitente (flash) na cor vermelha.
9	Aparelho de televisão com dispositivos receptores de legenda oculta e de áudio secundário.
10	Telefone com tipologia ampliada e com amplificador de sinal.

Fonte: Decreto 9296/2018

Ressalta-se a diferença apresentada neste Decreto, quanto ao período de construção ou aprovação do projeto, é relativa as ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade constantes no Anexo II, no caso de hotéis construídos até 29 de junho de 2004 e hotéis construídos entre 30 de junho de 2004 e 02 de janeiro de 2018. Para estes, serão aplicados aos 5% das demais suítes, ou seja, 90% das suítes destes dois períodos não



sofrerão nenhuma alteração. Já para os hotéis construídos recentemente, a partir de 3 de janeiro de 2018, o Decreto 9.296/2018 determina que as ajudas técnicas e os recursos de acessibilidade constantes no Anexo II sejam aplicadas aos 95% das demais suítes (Ver quadro 3).

**Quadro 3:** Ajudas Técnicas e Recursos de Acessibilidade (Anexo II)

1	Vão de passagem livre mínimo de oitenta centímetros para a porta da unidade e para a porta do banheiro.
2	Barra de apoio no box do chuveiro.
3	Chuveiro equipado com barra deslizante, desviador para ducha manual e controle de fluxo (ducha/chuveiro) na ducha manual (chuveirinho), o qual deverá estar sempre posicionado na altura mais baixa quando da chegada do hóspede.
4	Olhos-mágicos instalados nas portas nas alturas de cento e vinte e cento e sessenta centímetros.
5	Campainha (batidas na porta) sonora e luminosa intermitente (flash) na cor amarela.
6	Sistema magnético de tranca das portas dos dormitórios que permita autonomia ao hóspede com deficiência visual, surdo ou surdo-cego, além de informações em relevo, ranhuras ou cortes nos escaninhos de leitura e nos cartões magnéticos.
7	Sinalização de emergência, para os casos de incêndio ou perigo, sonora e luminosa intermitente (flash) na cor vermelha.
8	Aparelho de televisão com dispositivos receptores de legenda oculta e de áudio secundário, quando o dormitório disponibilizar esse tipo de aparelho.
9	Telefone com tipologia ampliada e com amplificador de sinal, quando o dormitório disponibilizar esse tipo de aparelho.

Fonte: Decreto 9296/2018

Especificamente para os hotéis construídos até 29 de junho de 2004, considerando ainda as dificuldades de adaptação de certas estruturas físicas, o Decreto abre uma possibilidade de uma adaptação razoável, como já comentada na introdução. E no § 2º, define então que *a adaptação razoável poderá ser empreendida por meio da redução proporcional e necessária do percentual estabelecido no inciso I do caput*. Contudo, ressalta no § 3º que *a redução do percentual de que trata o § 2º não poderá resultar em percentual inferior a dois por*



*cento.* Desta forma, verifica-se que a menor possibilidade de adaptação no setor hoteleiro, visto as questões da adaptação razoável, é de que o percentual deva pelo menos resultar num percentual de dois por cento de suítes acessíveis.

Esta redução de percentual, terá ainda que ser comprovada tecnicamente, por meio de laudo técnico registrado no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - CREA ou no Conselho de Arquitetura e Urbanismo - CAU, conforme assinala o § 4º:

Será realizada perante o órgão competente para aprovação, licenciamento ou emissão de certificado de conclusão de projeto arquitetônico, ou para expedição de alvará de funcionamento, por meio da apresentação de laudo técnico emitido por profissional habilitado e registrado com a Anotação de Responsabilidade Técnica ou o Registro de Responsabilidade Técnica.

Em caso de as adaptações necessárias nas áreas comuns também não forem tecnicamente possíveis, devem atender pelo menos as adaptações razoáveis conforme § 6º do Art. 4º em relação aos estabelecimentos já existentes, construídos até 29 de junho de 2004, sejam elas:

- I - adotar medidas compensatórias não estruturais tendentes a garantir a **máxima utilização da área comum** por pessoas com deficiência; e
- II - veicular em todos os seus meios de divulgação e publicidade, e informar ao hóspede, no momento da reserva junto ao estabelecimento, quais as áreas comuns do estabelecimento **não atendem** às especificações técnicas previstas neste Decreto.

É muito importante a comunicação ao hóspede no ato da reserva de quais áreas de uso comum do estabelecimento não atendem às especificações do referido decreto, para que o hóspede tenha certeza do que vai encontrar e não tenha decepção de surpresa na chegada ao hotel. Estas comunicações são também relevantes para a escolha do local a se hospedar.

Sobre as questões de adaptabilidade do setor hoteleiro que reza este decreto, ainda há a especificidade conforme assinala o Art. 5º, em que - *os hotéis, as pousadas e as estruturas similares que sejam constituídos sob a forma de **microempresa ou empresa de pequeno porte** obedecerão a regulamentação específica, observado o disposto no art. 122 da Lei nº13.146, de 2015.* Como se observa, a LBI concentra vários dos pontos de definição da implantação de acessibilidade no ambiente construído. E neste sentido busca-se analisar também o citado artigo, visto que vem complementar as questões afetas ao setor hoteleiro, mais especificamente os meios de hospedagem que se constituem microempresas ou empresas de pequeno porte.

Ainda em relação as condições de acessibilidade em áreas comuns, a cozinha de hotel, por exemplo, pode ser considerada área técnica, portanto de uso restrito? De acordo com o Decreto 9.296/2018 a cozinha pode sim, ser considerada área técnica, pois este define como área de uso comum apenas as áreas dos hóspedes. Conforme o § 2º do Art. 1º - *As áreas comuns do estabelecimento, ou seja, todas as áreas de livre acesso aos hóspedes.* Deste modo, não é obrigatório adaptar a cozinha do restaurante. Por outro lado, a Lei Brasileira de Inclusão determina a adaptação dos ambientes

para funcionários, então, entende-se e recomenda-se que os projetos considerem a adaptação também destes ambientes.

Voltando à discussão já iniciada, em que hotéis, pousadas e estruturas similares constituídos sob a forma de *microempresa ou empresa de pequeno porte* obedecerão a regulamentação específica, conforme o disposto no art. 122 da Lei nº13.146, de 2015, inserimos no debate a análise do Decreto nº 9.405, de 11 de junho de 2018 que regulamenta o referido artigo da LBI de forma a clarear a leitura e trazer uma reflexão contribuindo para um melhor entendimento das condições de acessibilidade nos projetos arquitetônicos de meios de hospedagem que se enquadram na categoria de microempresas e empresas de pequeno porte.

### **Tratamento diferenciado de meios de hospedagens constituídos como microempresas e empresas de pequeno porte**

O Decreto nº 9.405, de 11 de junho de 2018, dispõe sobre o tratamento diferenciado, simplificado e favorecido às microempresas e às empresas de pequeno porte, previsto no art. 122 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência.

Por sua vez, este tratamento diferenciado às microempresas do Art. 122 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, está previsto no § 3º do art. 1º da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, que institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte.

Para os fins do disposto no Decreto nº 9.405/2018, consideram-se os seguintes conceitos:

I - Microempresa e empresa de pequeno porte - a sociedade empresária, a sociedade simples, a empresa individual de responsabilidade limitada e o empresário que cumprirem os requisitos estabelecidos no art. 3º da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, inclusive o microempreendedor individual;

II - Acessibilidade - possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, e outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

III - Adaptações razoáveis - adaptações, modificações e ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional e indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que a pessoa com deficiência possa gozar ou exercer, em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos e liberdades fundamentais;

IV - Desenho universal - concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluídos os recursos de tecnologia assistiva; e

V - Tecnologia assistiva - produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivem promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida,

visando à autonomia, à independência, à qualidade de vida e à inclusão social.

Isto posto, o conteúdo do decreto vai tratar não de *acessibilidade plena* nestes empreendimentos, mas de *adaptações razoáveis*, que não ultrapassem os seguintes percentuais da receita bruta do exercício contábil anterior de tais empresas, como define o § 2 do Art. 1º:

- I - dois e meio por cento, no caso de microempreendedor individual, exceto quanto ao disposto no § 4º do art. 2º;
- II - três e meio por cento, no caso da microempresa; ou
- III - quatro e meio por cento, no caso da empresa de pequeno porte.

Neste caso, as adaptações cabíveis em função destes percentuais orçamentários, seguirão as legislações e normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. Neste sentido, o Art. 2º. Assinala que a microempresa e a empresa de pequeno porte deverão assegurar para as pessoas com deficiência, as seguintes condições:

- I - condições de acessibilidade ao estabelecimento e suas dependências abertos ao público;
- II - atendimento prioritário, com a disponibilização de recursos que garantam igualdade de condições com as demais pessoas;
- III - igualdade de oportunidades na contratação de pessoal, com a garantia de ambientes de trabalho acessíveis e inclusivos;
- IV - acessibilidade em cursos de formação, de capacitação e em treinamentos; e
- V - condições justas e favoráveis de trabalho, incluídas a igualdade de remuneração por trabalho de igual valor e a igualdade de oportunidades de promoção.

Fica claro, que na situação prevista para os meios de hospedagem na categoria de microempresas ou empresa de pequeno porte, a acessibilidade será em suas dependências abertas ao público (item I). No entanto, quando no item III define oferecer *igualdade de oportunidades na contratação de pessoal, com a garantia de ambientes de trabalho acessíveis e inclusivos*, o texto entra em contradição, pois neste caso, esta afirmando garantir ambientes de trabalho acessíveis e inclusivos, ou seja, a acessibilidade estará também contemplada em ambientes de uso de funcionários. Assim, entende-se que deverá fornecer espaços acessíveis tanto nos espaços abertos ao público quanto nas áreas de uso dos funcionários. Isso vai de acordo com o que assinala a ABNT NBR 9050/2020 de acessibilidade em uso comum.

Outro aspecto importante quando se trata de adaptação é verificar a situação de patrimônio tombado. Assim, o § 2º do Art. 2º do Decreto 9.405/2018 estabelece que - *as adaptações arquitetônicas em áreas e edificações tombadas pelo patrimônio histórico e cultural serão regidas pela legislação específica*. Tratando de acessibilidade em patrimônio, o órgão federal de preservação, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), delimitou no ano de 2003, a Instrução Normativa nº1, que dispõe acerca da acessibilidade em bens tombados e estabelece que o limite da intervenção da acessibilidade se estabelece sobre a possibilidade de se comprometer o valor testemunhal e da integridade do imóvel (BRASIL, 2003).

Finalizando a análise deste decreto, conforme o Art. 4º - *Os hotéis, as pousadas e os outros estabelecimentos similares garantirão o percentual de cinco por*

*cento de dormitórios acessíveis, com, no mínimo, uma unidade acessível. Ou seja, é possível encontrar esta categoria de meio de hospedagem com apenas um dormitório acessível. Tendo um ou mais dormitórios acessíveis, estes devem, conforme § 2º do mesmo artigo, estarem localizados em rotas acessíveis dentro do estabelecimento. Além disso, segundo o § 3º, os estabelecimentos que possuam dormitórios sem banheiro assegurarão, no mínimo, um banheiro acessível na edificação.* Esta última determinação se justifica bem no caso de *hostels* que possuem quartos e banheiros coletivos, por terem como maior público-alvo jovens viajantes.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Os movimentos em prol da garantia de acessibilidade nos vários setores da vida do cidadão têm se ampliado muito nos últimos anos. Assim, cada vez mais vão surgindo maiores entendimentos das reais necessidades das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, tanto por meio de pesquisas acadêmicas como pelos próprios movimentos sociais num crescente protagonismo desta parcela da população e isto vem induzindo aos gestores federais, estaduais e municipais a estabelecer meios legais e normativos para garantir que sejam implantados os meios de tornar o ambiente construído mais acessível e inclusivo.

O objetivo deste artigo foi trazer ao debate aspectos de acessibilidade espacial relativos ao setor hoteleiro, por meio dos conteúdos pertinentes ao tema vinculados aos mais recentes decretos federais, sejam eles, o Decreto N° 9.296, de 1º de março de 2018, que regulamenta o art. 45 da Lei n° 13.146, de 6 de julho de 2015, que discorre sobre os hotéis,

pousadas e similares no sentido de que estes devem ser construídos observando-se os princípios do desenho universal, além de adotar todos os meios de acessibilidade. E o Decreto N° 9.405, de 11 de junho de 2018, que dispõe sobre o tratamento diferenciado, simplificado e favorecido às microempresas e às empresas de pequeno porte, previsto no art. 122 da Lei n° 13.146, de 6 de julho de 2015.

Numa leitura atenta aos detalhes que apontam os referidos decretos e trazendo em paralelo outros trabalhos pertinentes ao tema que relacionam, Arquitetura, Turismo e Hotelaria, vimos que a LBI, Lei n° 13.146 tem um papel de marco regulatório atual, assim como o Decreto 5.296/2004 foi na década de 2000. Estas legislações são relevantes por colocarem em pauta na realidade brasileira e de forma transdisciplinar a importância da condição de acessibilidade espacial como fator de inclusão.

Enfim, resumindo, e recomendando em função do que foi visto, tem-se que todo hotel, independente da data de construção, deve ter 5% das suítes acessíveis, respeitado o mínimo de um, com as características construtivas e os recursos de acessibilidade estabelecidos no Anexo I. Para os hotéis existentes antes de 2004 – tem-se que adotar 5% de suítes acessíveis e 5% com ajudas técnicas, mas pode-se justificar tecnicamente se não for possível, pelo princípio da razoabilidade. Para hotéis existentes de 2004 a 2018 - deve-se adotar 5% das suítes acessíveis e 5% atendendo ao desenho universal, entendendo que 90% das suítes não serão modificadas. Enquanto que para os hotéis aprovados a partir de 3 de janeiro de 2018 – a LBI definia 10% de suítes acessíveis, mas o decreto 9296/2018 regulamentou somente 5% de suítes acessíveis e 95%



atendendo ao desenho universal. Lembrando ainda que ambiente de funcionários é de uso comum, portanto, deve ser acessível.

Quanto aos hotéis considerados como microempresas ou empresas de pequeno porte, há uma flexibilização maior. Ressalta-se a possibilidade de adaptações razoáveis, as adaptações cabíveis em função de percentuais orçamentários. O que possibilita ações dentro de um processo mais lento e menos rígido.

Assim, a análise dos decretos aqui apresentada sobre as questões de acessibilidade espacial nos meios de hospedagem, nos permite ter uma visão mais clara tanto da importância do assunto não só da implementação de acessibilidade nestes locais, mas de atentar para uma perspectiva de um turismo que atenda a diversidade de turistas, sejam grisalhos ou jovens, de todos que estas condições possam permitir. Mas também, pela oportunidade que estas mudanças podem propiciar ao setor hoteleiro no aumento de uma diversificação e de mais turistas pela condição ofertada.

Ademais, esta análise pode auxiliar no esclarecimento de novos profissionais que estão no processo de atuar nestas áreas de projeto e induzi-los a perceber que não é difícil, mas apenas deve-se estar atento às novas legislações para melhor proceder em seus projetos e empreendimentos.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA JUNIOR, Osmildo Bezerra De. **O Poder de Polícia de Trânsito: um instrumento de concretização do direito fundamental à microacessibilidade.** Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização Lato Sensu em Gestão de Trânsito e Transportes Urbanos do Departamento de Engenharia de Transportes da Universidade Federal do Ceará). Fortaleza, 2022.

ARSÉNIO, Magda Manuela. **A hotelaria acessível: bases conceituais e exemplos de aplicação em Portugal.** Dissertação de Mestrado - Escola Superior de Hotelaria e Turismo. Estoril, Lisboa, 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050:** Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiências a Edificações, Espaço, Mobiliário e Equipamento Urbano. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

BRASIL. **Decreto 5.296/2004.** Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

BRASIL. **Decreto Nº 9.296, de 1º de março de 2018.** Regulamenta o art. 45 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência - Estatuto da Pessoa com Deficiência. Disponível no Portal da Câmara dos Deputados - <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2018/decreto-9296-1-marco-2018-786225-publicacaooriginal-154945-pe.html> 4/4

BRASIL. **Decreto Nº 9.405, de 11 de junho de 2018.** Dispõe sobre o tratamento diferenciado, simplificado e favorecido às microempresas e às empresas de pequeno porte, previsto no art. 122 da Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

BRASIL. **Lei n. 13.146, de 6 de julho de 2015.** Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), 2015.

BRASIL. **Plano Nacional de Turismo (PNT).** O Turismo fazendo muito mais pelo Brasil. 2013-2016.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Turismo e acessibilidade: manual de orientações** / Ministério do Turismo, Coordenação - Geral de Segmentação. – 2. ed. – Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

FARIA, Marina Dias de; MOTTA, Paulo César. **Pessoas com Deficiência Visual: barreiras para o lazer turístico.** In: Turismo em análise. Vol. 23, n. 3, dezembro 2012. PP 691-717. ISSN 1984-4867.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN. **Instrução Normativa nº1**, de 25 de novembro de 2003. Dispõe sobre acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias. 2003.

MARTEL, Letícia de Campos Velho. **Dossiê Sur Direitos das Pessoas com Deficiências - Adaptação Razoável.** Revista Internacional de Direitos Humanos. Jan/2011.Edição 14.

Ronchetti, Eduardo. **Descomplicando a Acessibilidade. Aula 6 - Leis e Normas I Acessibilidade em Hotéis com DF 9296/2018.** Disponível em Curso Acesso Play, Plataforma Hotmart, 2021.

SHIMOSAKAI, Ricardo. **Acessibilidade na Hotelaria.** Hospedagem para todos. 03/01/2011. Disponível em: <https://turismoadaptado.wordpress.com/2011/01/03/acessibilidade-na-hotelaria-hospedagem-para-todos/> Acesso em 28/04/2017.

SILVA, Ana Cristina Lopes da. **Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência aos hotéis de Brasília.** Monografia de Especialização em Gestão em Hospitalidade. UNB. Brasília, 2004.

SILVA, Stephanie Ciqueira; MORANO, Raquel Pessoa; SANTIAGO, Zilsa Maria Pinto; Villarouco, Vilma. **"Hostel: uma forma de Hospitalidade Aberta"**, p. 517-533. In: Anais do 17º Congresso Internacional de Ergonomia e Usabilidade de Interfaces Humano-Tecnologia e o 17º Congresso Internacional de Ergonomia e Usabilidade de Interfaces e Interação Humano-Computador. São Paulo: Blucher, 2019. ISSN 2318-6968, DOI 10.5151/ergodesign2019-2.37



# O PAPEL DO ESTADO NA CONSTRUÇÃO DE AEROPORTOS MODERNOS NO BRASIL

Ricardo Alexandre Paiva

O turismo de massas insurge economicamente de forma secundária no contexto da modernidade e da modernização pelo viés da indústria e vários artefatos modernos foram construídos para dar suporte e permitir a reprodução das diversas práticas de lazer e turismo. Assim, o turismo foi frequentemente considerado uma indústria, não porque compõe o setor secundário, mas pelo poder de impulsionar, como uma “indústria motriz” (VARGAS, 1996), o desenvolvimento econômico dos lugares.

A contribuição da arquitetura moderna brasileira às tipologias voltadas ao lazer e ao turismo, como os meios de hospedagem (hotéis, pousadas, colônias de férias) e as infraestruturas, sobretudo de transportes (terminais de passageiros, estações, etc.), constitui um objeto de estudo bastante instigante, na medida em que essas obras contribuíram para a modernização do país, além do fato de terem induzido a urbanização, funcionando, desta maneira, como signos da modernidade.

No Brasil, a construção de equipamentos e infraestruturas foi incrementada pela atuação do Estado em consonância com o estágio de urbanização verificado em diferentes pontos do território, contribuindo para a articulação e deslocamento de pessoas e mercadorias entre as cidades, assim como para o desenvolvimento do turismo como

atividade econômica, muito embora no Brasil estes fluxos tenham uma escala continental. Sendo assim, o objetivo desse trabalho, inserido em uma pesquisa mais ampla, é discutir o papel do Estado na construção de terminais de aeroportos modernos no Brasil.

Para tanto, a metodologia consiste em relacionar a construção de aeroportos ao contexto histórico e social (econômico, político e cultural ideológico), estabelecendo e sistematizando uma periodização; na sequência, enfoca teoricamente e empiricamente o papel do Estado como importante agente na provisão de infraestruturas aeroportuárias e no desenvolvimento da atividade turística; na sequência, apresenta os principais terminais aeroportuários, realçando de forma abrangente a importância das obras no contexto da cultura arquitetônica moderna no Brasil.

A relevância desta pesquisa se sustenta em alguns aspectos: (i) as escassas pesquisas específicas sobre a relação entre o turismo e a arquitetura moderna no Brasil, constituindo uma contribuição para historiografia do Movimento Moderno; (ii) a contribuição na produção de conhecimento sobre o turismo e as infraestruturas nos campos disciplinares da Arquitetura e Urbanismo, do Planejamento Urbano e Regional, do Turismo, assim como da Engenharia; (iii) e a necessidade de discutir como as transformações e dinâmicas socioespaciais contemporâneas têm provocado e ameaçado, gradativamente e aceleradamente a manutenção e conservação deste importante legado.

## **Turismo e infraestrutura: o papel do Estado**

Na esteira da modernização suscitada pela industrialização, o Estado atuou em diversas instâncias, como na implementação de políticas públicas, na legitimação do poder por meio de aparatos ideológicos e na provisão de infraestruturas (HARVEY, 2005). A questão da infraestrutura é particularmente importante para compreender o papel do Estado na organização espacial, vinculado ou não ao turismo.

O Estado (...) deve desempenhar um papel importante no provimento de ‘bens públicos’ e infraestruturas sociais e físicas; pré-requisitos necessários para a produção e troca capitalista, mas os quais nenhum capitalista individual acharia possível prover com lucro (HARVEY, 2005, p. 85).

Ao Estado, cabe a responsabilidade de criação de infraestruturas (transportes, saneamento, energia, comunicações, etc.) para a fruição da atividade turística, essenciais para viabilizar os deslocamentos entre centros emissores e receptores, assim como tornar os lugares mais atrativos.

A infraestrutura consiste em um dispositivo de estruturação que opera à escala da cidade, considerando desde os sistemas mais tangíveis aos menos visíveis, ou mesmo invisíveis (fundamentais na nossa atual cultura de rede) (ALLEN, 1999; 2013).

Stan Allen (1999), no texto *“Infrastructurel Urbanism”* traz diversas contribuições para a compreensão da relação entre cidade, arquitetura e infraestrutura. Dentre elas, que o tema da infraestrutura na sua relação com a arquitetura transcende a ideia de considerar os objetos arquitetônicos como artefatos autônomos. Assim, a infraestrutura na



arquitetura e na cidade possuem especificidades próprias relativas à escala destes artefatos.

O significado usual do termo infraestrutura no campo da arquitetura tem sentido físico, material, e é tanto estrutural - entendido como fundações que sustentam a estrutura da edificação, consistindo de uma parte invisível que suporta a parte visível, também conhecida por superestrutura -, como relacionado aos sistemas prediais - instalações elétricas, hidrossanitárias, de prevenção e combate a incêndio, de lógica e telefonia, entre outras. No campo do urbanismo, o significado de infraestrutura é aquele descrito no tópico, dos sistemas conectados em rede que se distribuem sobre o território e garantem o funcionamento da cidade (MACIEL, 2015, p. 111).

As infraestruturas urbanas compreendem os sistemas que viabilizam o funcionamento da cidade. As principais infraestruturas urbanas dizem respeito aos sistemas de transporte, de comunicação, drenagem, saneamento, etc. Neste contexto, é interessante notar que a rede de infraestruturas urbanas é apropriada para a fruição da atividade turística, sobretudo no que se refere aos sistemas de transporte e aos espaços públicos de lazer, cultura e entretenimento.

A ênfase que se pretende atribuir a esse trabalho refere-se às infraestruturas arquitetônicas e urbanas visíveis criadas ou apropriadas para a fruição das atividades de turismo e lazer, notadamente relacionadas aos sistemas de transportes, como se verifica nos terminais de aeroportos. Trata-se de tipologias de grande porte que expressam ao mesmo tempo uma dimensão arquitetônica e urbanística, aparentes na interface entre o espaço público e o privado, assim como no caráter híbrido do programa, acolhendo usos distintos e complementares relacionados aos fluxos de veículos (automóveis de vários porte, aviões, etc), às pessoas (viajantes e trabalhadores) e mercadorias (cargas, bagagens e etc.).



Como o recorte compreende o arco temporal alargado do Movimento Moderno, a análise recai sobre a modernidade (funcional e formal) destes sistemas que proporcionaram o desenvolvimento do turismo no Brasil.

Estas infraestruturas não se limitam a funções técnicas, mas são elementos que compõem as paisagens urbanas de muitos lugares. Assim a dimensão simbólica dos elementos que compõem as infraestruturas que servem ao turismo são bastante significativas como expressões da modernidade.

O turismo de massas tem como antecedentes o grande deslocamento de pessoas em torno das Grandes Exposições Universais do século XIX, que traziam a reboque um impulso significativo na provisão de infraestruturas para viabilizar esta forma ancestral de megaeventos. Dentre elas podem-se sublinhar as obras de infraestruturas de transportes, que por si só eram sintomas e vitrines da modernidade.

Ao longo do século XX, com o avanço das tecnologias de construção, meios de transporte e comunicação suscitados pelo processo de industrialização, há um impulso sem precedentes para dotar a cidade de infraestruturas, como uma condição essencial para o desenvolvimento do capitalismo.

Essa revolução tecnológica, que inclui os meios de transporte, constitui uma das principais características da modernidade, que repercutiu não somente no aprimoramento do avião, mas também demandou a provisão de infraestruturas específicas para viabilizar as viagens, incluindo as aerovias, hidrovias, campos de pouso e decolagem, além dos terminais e estações de passageiros. Essa nova realidade se disseminou em todo mundo e suscitou a construção de diversas estruturas

e infraestruturas em um momento de emergência do Movimento Moderno, sendo os terminais aeroportuários, expressões da cultura arquitetônica do modernismo arquitetônico.

### **Turismo e infraestruturas: os aeroportos modernos no Brasil**

O papel desempenhado pelo Governo Federal no incremento da atividade turística no Brasil pode ser compreendido com base na periodização concebida por Cruz (2000) em relação às políticas nacionais de turismo, a saber: período “pré-história jurídico-institucional” (1938-1966); “política nacional de turismo” (1966-1991) e o período contemporâneo, a partir de 1991. Esta periodização constitui um esboço para o estabelecimento de recortes temporais em relação à produção da arquitetura moderna e infraestruturas arquitetônicas e urbanísticas criadas e/ou apropriadas para as atividades de turismo.

De acordo com essa periodização, optou-se por situar os principais aeroportos modernos em duas gerações, conforme será explicado na sequência.

### **Primeira Geração de Aeroportos Modernos**

O primeiro período (“pré-história jurídico-institucional”) das políticas nacionais de turismo, que se inicia em 1938 com o decreto-lei 406/1938 e se estende até 1966 e caracteriza-se pela desconexão dos instrumentos de regulação e fragmentação institucional, concentrando-se fundamentalmente no controle de agências de viagens.

As primeiras construções de infraestrutura para viagens e deslocamentos neste período, foram estimuladas pelo avanço da urbanização das principais cidades brasileiras e motivadas tanto pelo

negócio como pelo ócio, uma vez que a implementação de terminais aeroportuários, os primeiros aeroportos, advinha da necessidade de deslocamento não propriamente de turistas, mas viajantes (comerciantes, proprietários fundiários, políticos, artistas e estrangeiros) com diversas motivações de viagem.

A partir da década de 1940, estas formas rudimentares de aeroporto vão cumprir um papel importante no contexto da Segunda Guerra Mundial, situação em que o Estado, em parceria com os Estados Unidos, implementou várias bases aéreas militares no território brasileiro.

Após a Segunda Guerra Mundial, verifica-se na década de 1950 um ponto de inflexão, relacionado ao desenvolvimento do turismo internacional e no Brasil. Este incremento do setor turístico se deve nem tanto a uma política específica para o setor, mas se justifica em função dos reflexos da adoção da industrialização como paradigma de desenvolvimento, redundando na implantação da indústria automobilística e na ampliação e profissionalização da aviação comercial no Brasil.

Assim, vários terminais aeroportuários com atributos modernos são construídos no país, a saber: Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont (1937) , projeto do arquiteto Atílio Correia Lima (Figura 1); Terminal de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont (1937-1945), de autoria dos irmãos Marcelo e Milton Roberto (Figura 2); o Aeroporto Salgado Filho em Porto Alegre (1953) (Figura 3); o Aeroporto Ponta Pelada em Manaus (1954) (Figura 4), projeto do Engenheiro Trajano Mendes (Figura 4); o Terminal de Passageiros do Aeroporto da Pampulha (1954) (Figura 5); o Terminal de Passageiros do Aeroporto de Congonhas (1955) (Figura 6); o Terminal do Aeroporto Afonso Pena em Curitiba

(1956) (Figura 7), Aeroporto dos Guararapes Gilberto Freyre (1958) (Figura 8), em Recife, entre outros.

O Aeroporto Santos Dumont é um caso emblemático da problemática da preservação destes equipamentos, uma vez que só foi tombado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) do Estado do Rio de Janeiro após um incêndio que ocorreu em 1998, ainda que tenha sido uma obra celebrada pela historiografia da arquitetura moderna brasileira.

**Figura 1** - Estação de Hidroaviões do Aeroporto Santos Dumont (1937).



Fonte: IBGE



**Figura 2** - Terminal de Passageiros do Aeroporto Santos Dumont (1945).



Fonte: IBGE

**Figura 3** – Terminal do Aeroporto Salgado Filho, Porto Alegre (RS).



Fonte: <https://www.skyscrapercity.com>



**Figura 4** – Terminal do Aeroporto Ponta Pelada, Manaus (AM).



Fonte: IBGE

**Figura 5** – Terminal de Passageiros do Aeroporto da Pampulha (1954).



Fonte: IBGE

**Figura 6** - Terminal de Passageiros do Aeroporto de Congonhas (1955).



Fonte: IBGE



**Figura 7** – Terminal do Aeroporto Afonso Pena em Curitiba (1956).



Fonte: IBGE

**Figura 8** - Aeroporto dos Guararapes Gilberto Freyre em Recife (1958).



Fonte: IBGE

Cabe destacar, ainda no início da aviação comercial brasileira, o projeto para a Estação Aeroviária de Belém (1945) de autoria do engenheiro e arquiteto Álvaro Vital Brazil. Trata-se de uma proposta bastante avançada para época, mas que não se concretizou.

Na sequência, a construção de Brasília foi um marco da industrialização e da modernização do país, assim como redimensionou a geografia dos fluxos de pessoas e mercadorias no período de unificação do mercado nacional, liderado pela Região Sudeste, com São Paulo como polo econômico dominante. A construção do aeroporto de Brasília, em 1957, representa por si só um importante exemplo de como estas infraestruturas de transporte condicionaram os fluxos no território, inclusive para fins de turismo e recreação. Ainda assim, é importante sublinhar que o aeroporto funcionou com um terminal provisório (de madeira) e somente em 1971 um projeto definitivo de autoria do arquiteto Tércio Fontana Pacheco foi construído (Figura 9).

É importante destacar o projeto de Oscar Niemeyer, datado de 1965, para o Aeroporto de Brasília (Figura 10). Para Niemeyer:

A construção de uma estação de aeroporto em Brasília, constitui problema da maior importância. Será, sem dúvida, a própria entrada da cidade e a primeira impressão que fica - para os visitantes desta capital. Como Brasília é uma cidade moderna, e como tal conhecida em todo o mundo, os que aqui chegam são mais exigentes, esperando encontrar as soluções novas que tanto a promoveram. É preciso dotá-la de qualquer coisa diferente que a harmonize com a Nova Capital<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> NIEMEYER, Oscar. [Aeroporto de Brasília]. 23.12.65. Fundação Oscar Niemeyer. Coleção Oscar Niemeyer.

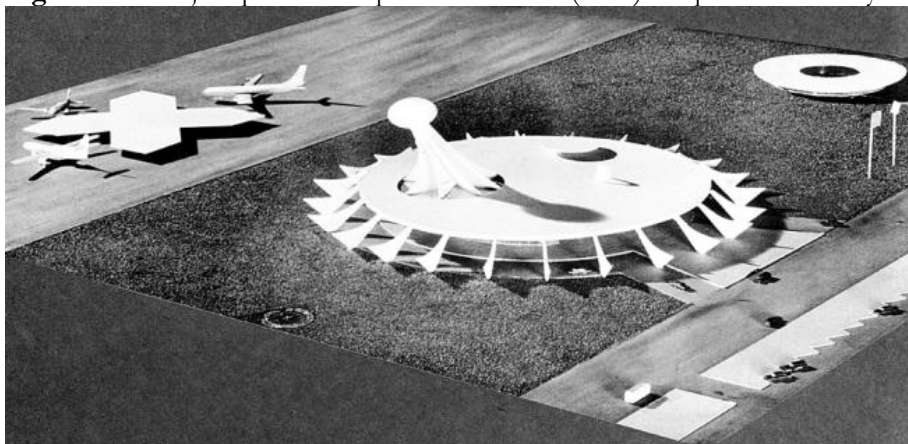


**Figura 09** – Terminal do Aeroporto de Brasília.



Fonte: IBGE.

**Figura 10** – Projeto para o Aeroporto de Brasília (1965). Arq. Oscar Niemeyer.



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/01-77626/biografia-oscar-niemeyer-1907-2012/1965-aeroporto-de-brasilia/>

Esses aeroportos da primeira geração, a depender da dinâmica urbana, metropolitana e também turísticas contemporâneas das capitais

onde estão instalados, são os que mais tem sofrido em termos de conservação, seja porque foram desativados, seja porque sofreram significativas interferências para se adaptarem aos avanços tecnológicos no campo da aviação. Destaque para os aeroportos Santos Dumont, Rio de Janeiro (RJ), Congonhas, São Paulo (SP) e Pampulha, Belo Horizonte (MG), que ainda se mantém, apesar das reformas, como importantes exemplares desse acervo moderno.

### **Segunda geração de Aeroportos Modernos**

O segundo período se inicia a partir do decreto-lei 55/1966 e caracteriza-se pela criação de um aparato institucional mais organizado, através da criação de uma “política nacional de turismo”. Esse período é marcado por políticas que valorizam prioritariamente a infraestrutura hoteleira, mas ainda assim, vários aeroportos passam por melhoramentos, além dos terminais de passageiros. Some-se a isto, o II Plano de Desenvolvimento Nacional - II PND – que estabelece estratégias mais abrangentes para o desenvolvimento da atividade no Brasil (BRASIL, 1974).

Estas políticas foram seguidas por outros incentivos fiscais, como o Decreto-lei n. 1.191, de 27 de outubro de 1971, que cria o Fundo Geral de Turismo (Fungetur) e Decreto-lei n. 1.376 de 12 de dezembro de 1974, que cria o Fundo de Investimento do Nordeste (Finor), o Fundo de Investimento da Amazônia (Finam) e o Fundo de Investimentos Setoriais (Fiset). Estas ações estavam imbuídas das tentativas de diminuição das disparidades regionais e a busca pela unificação do mercado nacional, que



embora tivesse a industrialização atividade econômica principal, incluía o turismo como indutor do desenvolvimento econômico.

Cabe destacar ainda neste contexto, a criação da INFRAERO em 1973, empresa pública responsável pela administração dos aeroportos no Brasil, marco institucional importante na provisão de infraestruturas para o desenvolvimento da aviação civil no Brasil e conseqüentemente para melhoria dos fluxos turísticos.

A infraestrutura clamava por melhorias no momento em que a indústria aeronáutica tornava-se cada vez mais forte. Era premente a flexibilização e a modernização aeroportuária. Assim foi idealizada a Infraero, mediante proposição do tenente brigadeiro do ar Joelmir Campos de Araripe Macedo, de 14.11.72, consubstanciada na Exposição de Motivos no 364, de 16.11.72, enviada ao Congresso Nacional pelo presidente da República Emílio Garrastazu Médici, resultando na Lei no 5.862, de 12.12.72, que autorizou a sua criação. Assim, em 31 de maio de 1973, a Infraero iniciava sua missão na gestão de aeroportos (RIBEIRO, 2013, p. 4).

Apesar dos desdobramentos políticos do Golpe Militar de 1964, as diretrizes em relação ao crescimento econômico se intensificavam, sobretudo em relação à adoção da industrialização como modelo de desenvolvimento.

Na década de 1970, na era do chamado “*milagre econômico*”, houve uma expansão das infraestruturas voltadas para o turismo, lazer e vilegiatura, como: melhoria da rede rodoviária e aeroviária do país, inclusive com a construção de terminais; à expansão das práticas de lazer e o avanço da urbanização, sobretudo com intervenções nas zonas litorâneas; o aumento dos fluxos de negócios e trocas comerciais e de



serviços, gerando demanda por diversos tipos meios de transporte e hospedagem.

Na década de 1970, o setor hoteleiro no Brasil em consonância com a expansão da aviação civil, apresentou sinais de grande vitalidade, com a consolidação de redes hoteleiras nacionais, como a Rede Tropical de Hotéis e a Rede Othon, além da penetração de empresas internacionais como os grupos Meridien, Sheraton e Hilton Internacional Corporation.

Nota-se neste período forte atuação do mercado, como por exemplo, o papel que cumpriu a Rede Tropical de Hotéis, subsidiária da VARIG, que mantinha e construía hotéis em várias cidades brasileiras<sup>5</sup>. A Companhia favorecia sobremaneira a viabilização da rede aeroviária brasileira, uma vez que construía meios de hospedagens para abrigar a tripulação da empresa em serviço, em lugares estratégicos e longínquos, criando hotéis que eram também em si, um atrativo. A iniciativa privada da VARIG, que recebia incentivos fiscais e financeiros do governo, se alinhava ao projeto de poder da ditadura militar, que preconizava a ideologia de um Brasil grande, moderno e integrado.

Assim, várias ações do Estado, por meio de instrumentos legais, planos governamentais e atuação da SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia) e SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste) contribuíram, embora timidamente, para incrementar o turismo no Norte e Nordeste do Brasil.

---

<sup>5</sup> À moda do que ocorria internacionalmente com as associações entre a Rede Mediterrané e Air France e a Panam e a Rede Intercontinental.

Ao longo da década de 60 e 70, alguns aeroportos do país tem sua infraestrutura desenvolvida pela construção de terminais de passageiros em consonância com o maior desenvolvimento verificado nas viagens para fins de turismo e negócios, como por exemplo o Terminal do Aeroporto Val de Cans (1964) em Belém-PA; o Terminal do Aeroporto Internacional Pinto Martins (1966) em Fortaleza e o Terminal do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes (1976) em Manaus, em substituição ao Ponta Pelada.

Cabe ainda destacar, entre fins da década de 1970 e primeira metade da década de 1980, coincidindo com o fim da ditadura militar, a implementação de terminais de passageiros e aeroportos de grande porte e dimensão metropolitana em três importantes metrópoles brasileiras: O Terminal do Aeroporto Internacional do Galeão (1977) (Figura 11), no Rio; o Terminal do Aeroporto Internacional de Confins (1984), na Região Metropolitana de Belo Horizonte (Figura 12); e o Terminal do Aeroporto Internacional de Guarulhos (1985) (Figura 13), na Região Metropolitana de São Paulo. Verifica-se nestes casos a coexistência destes novos equipamentos com os antigos aeroportos, que acabaram por ser incorporados e inseridos na dinâmica intraurbana.

Estas obras supracitadas e outros terminais de aeroportos do Brasil construídos à época testemunham a persistência de valores da arquitetura moderna brasileira, sobretudo no que se refere ao uso do concreto aparente e as algumas características de influências brutalistas, que estavam presentes em outras obras de infraestrutura, como terminais rodoviários, estações de trem e metrô.

**Figura 11** – Presidente Geisel na inauguração do Terminal do Aeroporto do Galeão, Rio (1977).



Fonte: <https://acervo.oglobo.globo.com/em-destaque/aeroporto-internacional-do-rio-galeao-foi-inaugurado-por-geisel-em-1977-13566052>

**Figura 12** – Construção do Terminal do Aeroporto Internacional de Confins (1984).



Fonte: <http://www.bh-airport.com.br/br/p/20/linha-do-tempo.aspx>



**Figura 13** – Construção do Terminal do Aeroporto Internacional de Guarulhos (1985).



Fonte: [https://i0.wp.com/www.aeroin.net/wp-content/terminal\\_embarque.jpg](https://i0.wp.com/www.aeroin.net/wp-content/terminal_embarque.jpg)

A construção de aeroportos modernos nesses dois períodos supracitados Brasil (Figura 14) se situa na encruzilhada de dinâmicas econômicas, políticas (inclusive políticas de turismo) e simbólicas (cultural-ideológicas), incluindo o próprio desdobramento do Movimento Moderno na arquitetura brasileira, conforme pode ser visto nas Figura 15 e 16.

Em razão das dimensões continentais do Brasil, é possível perceber que eles foram construídos nas principais capitais do país na primeira fase e que, na segunda, verifica-se a implementação de um



segundo aeroporto, inserido em uma dinâmica regional e metropolitana, acolhendo os avanços e as demandas suscitadas pelo campo da aviação.

O último período, inicia-se com a revogação da lei anterior e a sua substituição pela Lei 8181/1991, que reestrutura a EMBRATUR e absorve as mudanças do significado do turismo contemporâneo e seu apelo economicista. Este período tem como um dos principais marcos o PRODETUR NE, que criou novas infraestruturas e interveio em obras existentes na Região Nordeste.

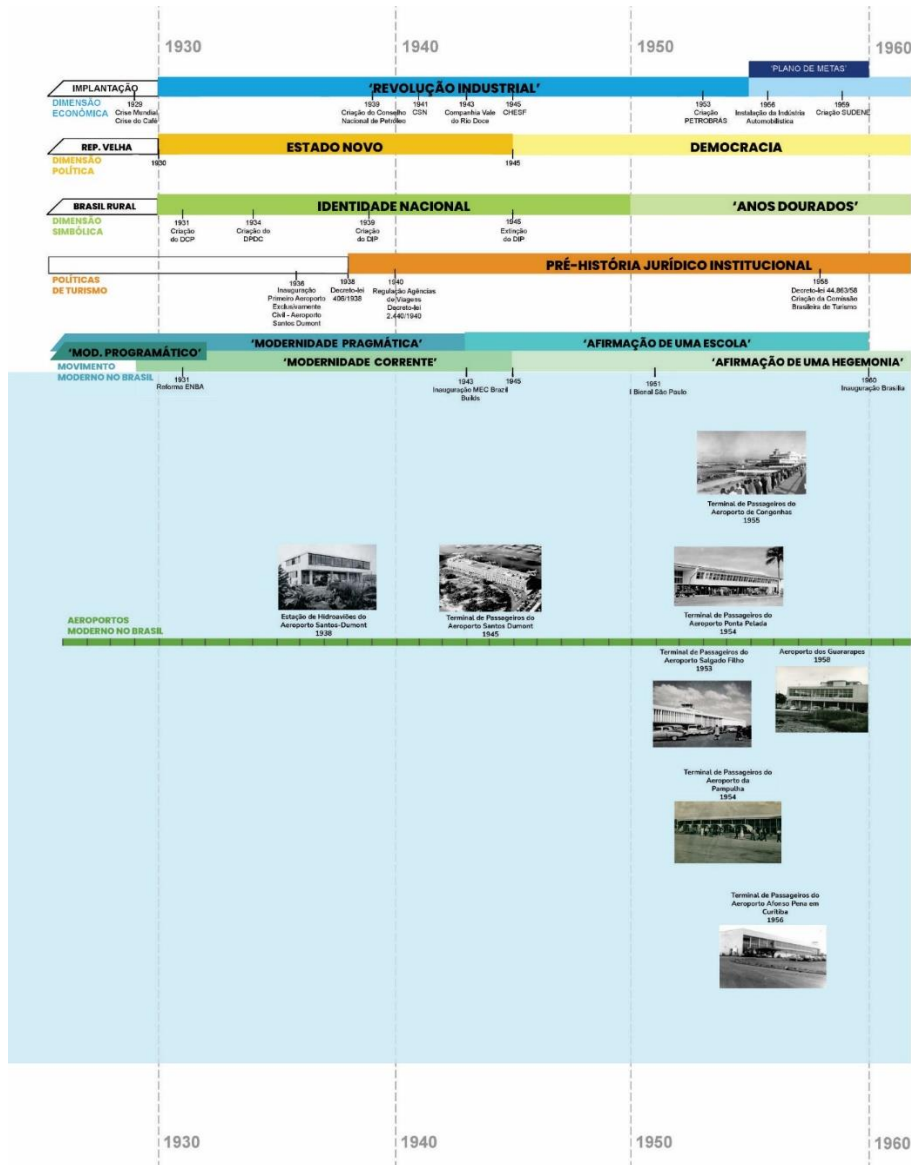
**Figura 14** – Mapa Aeroportos Modernos no Brasil



Fonte: Elaborado pelo autor.

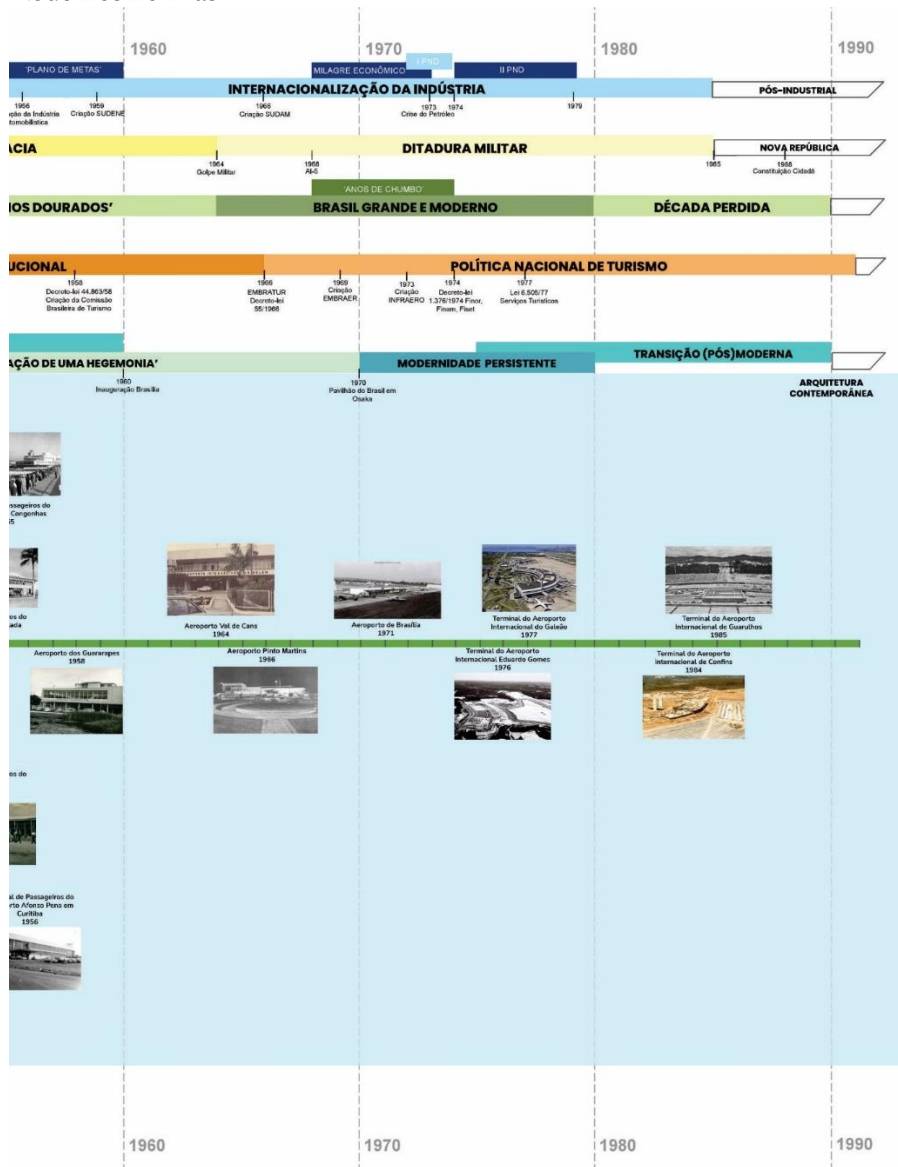


**Figura 15** – Linha do Tempo (1930-1960) – Construção de Aeroportos Modernos no Brasil



Fonte: Elaborado pelo autor.

**Figura 16** – Linha do Tempo (1960-1980) – Construção de Aeroportos Modernos no Brasil



Fonte: Elaborado pelo autor.

Pode-se acrescentar uma fase ainda mais recente, que tem como marco a criação do Ministério do Turismo em 2003. Este período tem sido caracterizado por um processo crescente de privatização de infraestruturas, sobretudo dos aeroportos. Embora este momento contemporâneo não faça parte do recorte temporal proposto nesta pesquisa, verifica-se que os processos de degradação do patrimônio moderno – que remontam à época da criação das primeiras infraestruturas turísticas - estão relacionados com as dinâmicas metropolitanas atuais, como por exemplo: as intervenções em edifícios modernos existentes, com ampliações, reformas e descaracterizações a fim de adaptá-los às novas demandas; os conflitos de uso e apropriação do solo, condicionados pelas dinâmicas de localização destas infraestruturas, como no caso dos velhos e novos portos e aeroportos.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Verifica-se que a atuação do Estado foi preponderante para alavancar a atividade turística, importante catalizador da modernização. Assim, o papel do Estado na produção do ‘espaço turístico’ (PAIVA, 2011) e conseqüentemente na construção de hotéis pode ser compreendido por meio:

- das políticas públicas: verifica-se que houve nos dois períodos a criação de aparatos institucionais, legislações e parcerias com o setor privado (isenções fiscais e financeiras) que promoveram a construção de aeroportos em todo o Brasil;

- da provisão de infraestruturas: a construção de equipamentos e estruturas para viabilizar o fluxo de pessoas e mercadorias, como vias, terminais aéreos, marítimos e rodoviários, entre outros, são patentes para modernização e fruição das práticas de viagem, lazer e turismo;

- da ideologia: os regimes políticos, hegemonicamente autoritários no Brasil nos dois períodos, Estado Novo e Ditadura Militar, no primeiro e segundo período, respectivamente, se valeram de valores simbólicos

relacionados à linguagem da Arquitetura alinhada ao Movimento Moderno para reforçar a imagem do Estado e do turismo.

Enfim, a relação entre o turismo, o modernismo arquitetônico e as infraestruturas constituem um caminho para a compreensão da modernização e urbanização iniciadas a partir das práticas socioespaciais do turismo no Brasil. A relevância desse trabalho se justifica pelo fato de que a historiografia da arquitetura não tem se debruçado de forma mais atenta às questões relativas às infraestruturas.

O resgate teórico e histórico das repercussões das práticas sociais do turismo no período estudado e seus desdobramentos na provisão de infraestruturas, especificamente os terminais de passageiros de aeroportos no Brasil constituem importantes testemunhos do processo de modernização e desenvolvimento da arquitetura moderna, legando um importante acervo, digno de ser documentado e preservado.

Com a sistematização e documentação das obras, objeto de estudo de uma pesquisa mais ampla, pretende-se produzir: uma contribuição teórica para os estudos sobre a história e a historiografia da arquitetura moderna na sua relação com o turismo e, em especial, para a produção de conhecimento sobre a relação entre arquitetura, cidade e as infraestruturas, estudando seus agentes, seus atores, suas obras e seu legado; e uma contribuição prática para solucionar problemas relacionados à documentação e, conseqüentemente, à preservação do patrimônio edificado, fornecendo subsídios para possíveis projetos de reutilização e/ou resignificação no processo contemporâneo de urbanização turística.

### ***Agradecimentos***

*Ao CNPq, que concedeu Bolsa de Produtividade ao autor e Bolsa de Iniciação Científica aos graduandos participantes da pesquisa.*



## REFERÊNCIAS

ALLEN, Stan. Infrastructural urbanism. In: ALLEN, Stan. **Points + Lines. Diagrams and projects for the city**. Nova York: Princeton Architectural Press, 1999. p. 46-57.

ALLEN, Stan. Condições de Campo. In: SKYES, K. (Org). **O campo ampliado da arquitetura: antologia teórica**. São Paulo: Cosac Naify, 2013, p.92-103.

BRASIL (REPÚBLICA FEDERATIVA). II PND. **II Plano de Desenvolvimento Nacional (1975-1979)**. Brasília: Serviço Gráfico do IBGE, 1974.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Política de turismo e território**. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2000.

HARVEY, David. Teoria Marxista do Estado. In: HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

MACIEL, Carlos Alberto Batista. **Arquitetura como Infraestrutura**. 2013. Tese de doutorado em Arquitetura e Urbanismo – UFMG, Belo Horizonte, 2013.

PAIVA, Ricardo Alexandre. **A metrópole híbrida: o papel do turismo no processo de urbanização da região metropolitana de Fortaleza**. 2011. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

RIBEIRO, Janete. **Infraero: 40 Anos Servindo Pessoas, Empresas e o Brasil**. Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero, Brasília, 2013.

VARGAS, Heliana Comin. Turismo Urbano: Uma Nova Indústria Motriz. **Boletim de Turismo e Administração Hoteleira**. Faculdade Ibero Americana, São Paulo, v5, n2, p38-46, 1996.



# PROPOSTA DE ANTEPROJETO DE UM HOTEL PARA A CIDADE DE TREZE TÍLIAS-SC

Milena Thölken  
Lara Lima Felisberto  
Juliana Aparecida Biasi

**T**reze Tílias é uma cidade localizada no Meio Oeste catarinense, conhecida como o "Tirol Brasileiro" (REITER; OSL; HUMER, 2011, p. 366). De acordo com o Portal do Município de Turismo (*on-line*), a colonização no município teve início em 1933, com a chegada dos primeiros imigrantes austríacos, liderados pelo ex-ministro da agricultura da Áustria Andreas Thaler. Com ele, veio também a forte influência da cultura austríaca, presente nos costumes, nas tradições, na culinária e, principalmente, na arquitetura. Além de imigrantes austríacos, Treze Tílias também recebeu descendentes de alemães e italianos, fazendo com que a cultura europeia seja influente na cidade e região. O município apresenta potencial turístico e realiza diversas manifestações culturais, fato que o torna conhecido como um pedaço da Áustria no Brasil, por manter até hoje a cultura austríaca fortemente enraizada (TREZE TÍLIAS, *on-line*).

O turismo é um setor importante para o município, pois ocupa o quarto lugar na economia (TREZE TÍLIAS, *on-line*). Treze Tílias participa, também, da Rota da Amizade, uma associação de turismo sem fins lucrativos que atua na divulgação dos municípios e dos seus associados,





buscando promover e desenvolver o turismo na região do Vale do Contestado (ROTA DA AMIZADE, *on-line*).

Conforme dados da Secretaria de Turismo, a cidade recebe em média 160.000 visitantes anualmente. Vide pesquisa a campo, a infraestrutura turística do município é formada na atualidade por seis hotéis com capacidade máxima de abrigar simultaneamente 601 hóspedes, além das pequenas pousadas e hospedarias que surgiram com a demanda de turistas, sendo que estas duas categorias de acomodação não conseguem suprir a quantidade de leitos necessários em determinadas épocas do ano.

O município dispõe de atrativos turísticos, como museus, parques, casas de chocolate, comércio de esculturas em madeira, praça, minigolfe, restaurantes, obras de arquitetura entre outros. Também conta com diversas atrações culturais como os grupos de danças, corais e bandas instrumentais que valorizam o povo imigrante austríaco, italiano e alemão.

O presente trabalho desenvolveu-se a partir da verificação da necessidade de leitos que Treze Tílias apresenta, trata-se de uma pesquisa exploratória de caráter qualitativo. Em um primeiro momento, foi realizada a pesquisa de referenciais teóricos, visando a familiarização com o tema e suas particularidades projetuais. Em uma segunda etapa foi realizada a visita ao terreno destinado ao projeto, para o levantamento de suas condicionantes ambientais e legais para, por fim, ser realizado o desenvolvimento do anteprojeto do hotel.

Por sua vez, o objetivo do desenvolvimento do anteprojeto é potencializar o turismo no município de Treze Tílias, valorizar a cultura





austriaca, complementar a economia, a prestação de serviços e suprir uma necessidade de leitos em determinadas épocas do ano, este estudo tem a proposta da criação de um anteprojeto de hotel chamado *Edelweis* - "Branco Nobre", flor que faz parte das tradições austríacas - que proporcione hospitalidade e integração da cultura local aos seus usuários.

## REVISÃO DE LITERATURA

O presente capítulo pretende compilar referências teórico-conceituais para familiarização com tema de estudo e embasamento do anteprojeto.

### TURISMO

O turismo surgiu no século XVIII na Europa como um novo conceito de viagem baseado na aprendizagem, aquisição de cultura e comércio. Tomas Cook foi considerado o pai do turismo, organizou a primeira viagem coletiva da história do turismo internacional em 1841. Cook também trouxe o conceito de viagem organizada, que popularizou o turismo entre as diversas classes sociais e montou o primeiro pacote turístico, incluindo transporte, hospedagem, alimentação e guia (CISNE; GASTAL, 2010).

No Brasil, o desenvolvimento do turismo surgiu com a abertura dos portos pelas nações amigas em 1808, com a chegada da família real e ocasionando o aumento da entrada de visitantes. Por este motivo, foram construídas novas hospedarias, restaurantes, novas rotas de trem assimilando novos costumes (COLANTUONO, 2015).



Conforme Oliveira (2019), o turismo proporciona diversas contribuições para o desenvolvimento da economia, já que é um ramo que gera consumo, empregos, prestação de serviços, melhorias na infraestrutura da comunidade local entre outros benefícios à sociedade e ao turista.

Os tipos de turismo existentes no mundo são vários, entre eles, o turismo rural, o de negócios e eventos, o ecoturismo, o turismo cultural, entre outros. No presente trabalho é abordado o turismo cultural (étnico).

Turismo se relaciona com a locomoção de pessoas que não estão a trabalho, em contextos diferentes dos que vivem no seu dia a dia. Trata-se da visitação a lugares nos quais poderão ser desempenhadas diversas atividades e práticas diferentes do seu cotidiano, abrangendo desde o conhecimento de um monumento histórico da sua própria cidade até viagens e passeios desconhecidos em outros países (GRÜNEWALD, 2003).

Neste contexto, o turismo cultural trata de todas as atividades turísticas caracterizadas pelo deslocamento de pessoas que procuram vivenciar elementos significativos do patrimônio histórico e cultural, bens materiais e imateriais, tornando atrações turísticas a cultura, a arquitetura, as festas e danças típicas, a gastronomia, os museus, os centros históricos, entre outros. Os benefícios deste segmento turístico são a valorização da identidade local, o resgate e compartilhamento da cultura e preservação do patrimônio histórico e cultural (BRASIL, 2019).

De acordo com Toselli (2006) o turismo cultural não só protege culturas e comunidades, mas também contribui para reconhecer e



reconstituir componentes culturais que representem e reconheçam cada comunidade perante o mundo globalizado, fortalecendo a identidade cultural impedindo os efeitos da globalização.

Já o turismo étnico é um segmento do turismo cultural que corresponde às atividades turísticas consequentes da vivência com os costumes de vida e a identidade de grupos étnicos, buscando contato próximo com a comunidade local, participando de suas atividades e apreendendo suas expressões culturais. Muitas vezes essas atividades podem se relacionar à busca por suas origens do passado (BRASIL, 2019).

O turismo étnico visa ao reconhecimento dos povos muitas vezes excluídos no processo histórico, buscando fortificar suas identidades culturais (ARAGÃO, 2015). Esta forma de turismo é histórica e recreativa, indo além do lazer, contribuindo para o aprendizado cultural sobre pessoas e povos que foram importantes para a formação do Brasil (GRÜNEWALD, 2009 *apud* ARAGÃO, 2015).

No caso de Treze Tílias, os colonizadores austríacos são os responsáveis pela perpetuação de costumes, tradições e construções que incentivaram as próximas gerações a darem continuidade aos mesmos.

## TURISMO EM TREZE TÍLIAS

A cidade de Treze Tílias está localizada no Meio Oeste do estado de Santa Catarina e conta com uma população estimada de 8.138 pessoas (IBGE, 2021). Conhecida por sua arquitetura e tradição típica austríaca, a Secretaria do Turismo municipal registrou mais de 17.500 pessoas



originárias de diferentes estados do Brasil em 2019 (TROPICAL FM, on-line)

O município foi fundado em 13 de outubro de 1933 pelo ex-ministro da agricultura da Áustria, Andreas Thaler, que buscava um refúgio para seu povo após a Primeira Guerra Mundial. Este processo migratório, ocorrido entre os anos de 1933 e 1937 trouxe para a cidade imigrantes austríacos, alemães e italianos, recriando e difundindo a cultura e arquitetura europeia (REITER; OSL; HUMER, 2011).

Em 2003, Treze Tílias torna-se cidade coirmã de Wildschönau, localizada no estado do Tirol, na Áustria. Este foi um pacto intermediado pelo Consulado, firmando amizade entre ambas. Wildschönau foi a cidade onde o Ministro Andreas Thaler morava antes de vir para o Brasil, portanto desde a colonização até os dias de hoje ambas as cidades trocam conhecimentos culturais e experiências (REITER; OSL; HUMER, 2011).

Em 1988, o Consulado da Áustria foi instalado em Treze Tílias junto com a criação de uma associação de turismo, contribuindo para a consolidação da cidade como uma potencialidade turística no cenário nacional (REITER; OSL; HUMER, 2011).

## **ARQUITETURA AUSTRIACA**

A arquitetura em Treze Tílias, assim como a cultura, não se separa dos traços culturais dos imigrantes. Os mestres construtores que ali se instalaram trouxeram consigo o “saber-fazer”, que define as características da paisagem da cidade. Estes mestres são responsáveis por transmitir às



novas gerações o conhecimento acerca das construções em estilo típico tirolês - Estado do Tirol na Áustria (PIMENTA, 2012).

As primeiras construções feitas no município eram totalmente em madeira, normalmente em dois andares com sótão e balcões que, com o passar do tempo, não resistiram às intempéries do clima (PIMENTA, 2012).

O estilo típico austríaco é notório na cidade, tanto nas construções antigas quanto nas mais recentes. As casas são brancas ou em tons pastéis com estrutura de telhados em duas águas com inclinação considerável (devido às nevascas na Europa) e balcões (sacadas ou varandas) em madeira entalhada coberto de flores. Além dos balcões sobressaindo à fachada, os prédios mais imponentes trazem uma torre, em geral redonda, que se destaca como elemento de composição da arquitetura (PIMENTA, 2012).

O trabalho de carpintaria no município é fundamental para a concretização e perpetuação do estilo típico-austríaco, por seu trabalho rico em detalhes, tanto na estrutura dos telhados como nos ornamentos. Portanto, as obras em alvenaria recebem o traço do carpinteiro que lhe concede as características culturais (PIMENTA, 2012).

Outra característica arquitetônica marcante em Treze Tílias é o campanário nos telhados. O campanário é uma representação típica da Áustria e Alemanha, que ocupava os telhados das casas rurais como adornos, que completa a arquitetura e a memória do passado histórico, formado por um galo com a rosa dos ventos e um sino. O galo simbolizava o despertar do amanhecer, indicando à disposição para o trabalho do povo



austriaco, a rosa dos ventos apontava os ventos predominantes e o sino servia de comunicação sonora entre as casas, anunciando momentos importantes conforme suas badaladas. Em Treze Tílias a presença do campanário como composição arquitetônica nos telhados é marcante e é todo estruturado em madeira entalhada recebendo o galo, a rosa dos ventos e o sino para finalizar sua composição (HÜBEL, 2014).

O município de Treze Tílias tem a preocupação quanto a conservação e preservação do estilo típico-austriaco na cidade, portanto conta com um Decreto Municipal nº 1514/2010 (TREZE TÍLIAS, 2010), que parametriza as características das construções neste estilo. Os embasamentos arquitetônicos para este decreto se deram principalmente pelas inspirações arquitetônicas na cidade de Wildschönau, localizada no estado do Tirol na Áustria.

## **INFRAESTRUTURA TURÍSTICA EM TREZE TÍLIAS**

Sinhores (2008) conceitua como infraestrutura turística a união de estabelecimentos e serviços que escoram a atividade turística por meio do atendimento direto ao visitante. Relaciona-se aos meios de hospedagem e alimentação, sinalização turística, qualificação profissional, compras e entretenimento, lazer, agenciamento turístico, aviação e a própria infraestrutura urbana da cidade, ou seja, é um conjunto de atividades e serviços que se tornam importantes na atração turística de determinado local.

O turismo como atrativo turístico na cidade de Treze Tílias (SC), está relacionado a recursos turísticos culturais e de manifestações culturais,



percebidos através das tradições, culinária, dança, música, arquitetura, monumentos, entre outros.

Treze Tílias conta hoje com 6 hotéis, 5 pousadas e 13 hospedarias no município. Conforme pesquisa realizada, os hotéis na cidade têm capacidade total para atender 601 hóspedes, sendo o Treze Tílias Park Hotel construído em 1991, o hotel com a maior capacidade de abrigar hóspedes simultâneos (170 hóspedes), e o Hotel Vila dos Alpes (antigo Hotel Recanto das Palmeiras), com a menor capacidade de abrigar hóspedes simultâneos (46 hóspedes).

No ramo alimentício Treze Tílias dispõe de 3 panificadoras e 12 restaurantes sendo que 4 deles servem pratos típicos da culinária austríaca, dando maior destaque ao Restaurante e Parque Lindendorf, que oferece buffet ou pratos à la carte da culinária austríaca, tais como: goulash com spätzle e o chucrute (repolho refogado) com knödl e salsichão, além de uma sobremesa chamada Apfelstrudel (torta de maçã) (TREZE TÍLIAS, on-line).

Apresentações culturais dos grupos de danças austríacos da cidade são realizados com frequência durante os almoços aos turistas. Conforme Felder (2020), em pesquisa realizada, o parque foi construído pela família Felder e além do restaurante dispõe de uma loja de produtos artesanais, uma trilha e a Minicidade, que é uma réplica em miniatura da cidade de Treze Tílias, considerada como o seu principal atrativo turístico. Também é em Treze Tílias que se produzem muitos alimentos que são postos à mesa nas casas de muitos brasileiros, como os produtos de laticínio da empresa Tirol e da Dos Alpes Alimentos.



A sinalização turística no município é precária, apresentando placas em certos locais informando a atividade ou o empreendimento turístico, porém de forma desorganizada, sendo comum que o proprietário do empreendimento seja o provedor da placa, o que não favorece um padrão das mesmas. Já foram realizados projetos para suprir essa necessidade de sinalização turística em Treze Tílias, porém não se teve sucesso na vinda de recursos do governo para este fim. Atualmente as informações e orientações turísticas são realizadas na Secretaria de Turismo de Treze Tílias, que oferece um vídeo aos turistas sobre a cidade, mapas turísticos, informações de hospedagem, guias, ou seja, assessora o turista em todos os sentidos.

No setor de serviços prestados aos turistas, o município dispõe de sete guias turísticos que acompanham e explicam aos turistas sobre a história da cidade, costumes, tradições e apresentam os pontos turísticos. Também são oferecidos três passeios turísticos com veículos como: o Trenzinho, o Tirolerbus ou os passeios para conhecer o interior do município, ou seja, turismo rural (TREZE TÍLIAS, on-line).

Parte do comércio de Treze Tílias também é voltado ao turista, como as lojas de artesanatos (lembranças), ateliers de produção venda de esculturas em madeira, casas de chocolate (produção chocolates caseiros), indústria de velas Prema (produção e venda de velas e peças de vidro), loja Mundo Tirolês (venda de trajes típicos austríacos e lembrancinhas) entre outros. Sendo que todos os produtos são produzidos na cidade.

A parte central do município é asfaltada e os acessos à Treze Tílias pelas cidades vizinhas de Videira, Ibicaré e Água Doce também são





asfaltados. O aeroporto com voos comerciais mais próximo está localizado em Chapecó (175 km). Videira, localizada à 34 km de Treze Tílias, também dispõe de aeroporto, porém só tem capacidade para aeronaves de até 70 passageiros, operando principalmente com aviões de pequeno porte e jatos particulares (VIDEIRA, 2016).

Treze Tílias dispõe de uma rodoviária, um posto de saúde, uma unidade básica de atendimento hospitalar, delegacia da polícia civil, calçadas adequadas na maior parte do centro da cidade, hotéis em localizações estratégicas e participa da Rota da Amizade (on-line), uma associação sem fins lucrativos - que visa divulgar e promover o turismo nas cidades do Vale do Contestado, como Treze Tílias, Videira, Joaçaba, Campos Novos e Fraiburgo.

## **HOTELARIA**

A hotelaria no Brasil surgiu no período colonial, quando os viajantes se hospedavam nas grandes casas de engenhos, fazendas e ranchos na beira das estradas. Com o passar do tempo foram se agregando outras atividades comerciais e prestação de serviços. No século XVIII, começaram a surgir no Rio de Janeiro as casas de pasto, que ofereciam alojamento aos interessados, posteriormente passaram a oferecer refeições a preço fixo e quartos para dormir. Em 1808, com a vinda da corte portuguesa ao Brasil, a abertura dos portos e seguida da grande movimentação de estrangeiros, ocasionou no crescimento da procura por alojamentos. Contudo, os proprietários das casas de pensão e hospedarias passaram a intitular os estabelecimentos de hotel, com a intenção de elevar



o conceito das casas e nomear o serviço de hospedagem aos estrangeiros (ANDRADE, 2013).

Na década de 30, grandes hotéis passaram a ser instituídos nas capitais, funcionando normalmente junto aos cassinos. Em 1946, com a proibição dos jogos de azar no Brasil, muitos hotéis acabaram fechados (ANDRADE, 2013).

Em 1966 foi criada a Embratur e a Fungetur, que atuaram com incentivos fiscais na implantação de novos hotéis, promovendo uma nova fase no ramo da hotelaria brasileira. Essas mudanças geraram alterações nas leis de zoneamento e nas legislações, tornando-as mais flexíveis e favorecendo a implantação de hotéis. Nos anos de 1960 e 1970, chegaram no Brasil as redes hoteleiras internacionais, criando novos padrões de serviços e preços. A partir dos anos 2000, as perspectivas de crescimento da hotelaria no país são promissoras, com o aumento considerável das viagens turísticas, principalmente ao exterior, os turistas passam a conhecer novos padrões de hotelaria com melhor qualidade e menor preço, começando a trazer e exigir esses padrões para o Brasil (ANDRADE, 2013).

Com a melhoria dos sistemas de comunicação, transporte e barateamento das viagens, o desenvolvimento do turismo vem crescendo e gerando a necessidade de novos tipos de hotéis (ANDRADE, 2013). Desta maneira, a rede hoteleira vem se aperfeiçoando e aprimorando seus negócios para melhor atender e satisfazer seus clientes.

## **PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

Após leitura de referências teóricas que permitiram a familiarização com o tema da hotelaria e turismo, bem como com a área de interesse para implantação, realizou-se o estudo inicial para o desenvolvimento do anteprojeto. O estudo inicial abrange as seguintes etapas:

01 – Análise de Público Alvo: Identificação do público que realiza turismo na cidade de Treze Tílias para proporcionar a criação de um projeto adequado a quem irá utilizá-lo. Além disso, a etapa procurou identificar as principais funções desempenhadas em um exemplar hoteleiro, para então permitir a criação de ambientes suficientes que supram a demanda de um estabelecimento de hospedagem.

02 – Programa de Necessidades e Pré-dimensionamento: Após a compreensão do tipo de público que utilizará o exemplar hoteleiro, assim como possíveis funcionários do edifício, criou-se um programa de necessidades e um pré-dimensionamento. Ambos foram realizados com base bibliográfica em NEUFERT (2013) e PANERO; ZELNIK (2018). A etapa consistiu em elencar os principais ambientes a serem incluídos no anteprojeto, assim como dimensionar previamente suas metragens, possibilitando uma análise prévia aprofundada da edificação a ser projetada e uma base para escolha do terreno.

03 – Análise da Área de Intervenção: Após estudos preliminares, a terceira etapa abrangeu a escolha de terreno a ser implantado o anteprojeto. A escolha do terreno levou em conta as legislações municipais



favoráveis, a localização próxima ao centro da cidade, diferentes meios de transporte e a outros pontos turísticos e a possibilidade de diversos acessos. A análise do terreno procurou estudar os seguintes itens: hierarquia viária, gabarito, usos da vizinhança, aspectos bioclimáticos e legislação. A compreensão desses itens permite a realização de um anteprojeto condizente com a legislação do município, integrado à malha urbana e a adequação de conforto térmico aos seus usuários.

04 – Elaboração de Conceito e Partido: A última etapa da análise inicial procurou definir um conceito e partido de projeto, estabelecendo um parâmetro que relacione todos os itens listados previamente com a elaboração do anteprojeto.

Após a realização das etapas listadas, foi executada a etapa final, a proposta de anteprojeto de Hotel para a cidade de Treze Tílias.

## **HOTEL EDELWEISS: ESTUDOS PRELIMINARES**

O presente capítulo apresenta os resultados e discussões das quatro primeiras etapas de estudo anterior à realização do anteprojeto.

A proposta do Hotel Edelweiss para o município de Treze Tílias (SC) pretende valorizar a cidade, a sua identidade, o turismo, complementar a economia e a prestação de serviços e também trazer aos hóspedes a vivência com a cultura local, além de abrigar eventos para se tornar um atrativo aos turistas.

O presente projeto também pretende valorizar o meio urbano, com uma edificação que converse com seu entorno e que atenda às



necessidades dos hóspedes, causando destaque pelo seu diferencial arquitetônico e chamando a atenção dos turistas.

A integração do turista com a cultura será proposta através do uso dos elementos arquitetônicos da arquitetura austríaca na concepção do edifício, além dos eventos culturais que serão oferecidos pelo hotel.

## **PÚBLICO ALVO**

Para definição do público alvo, foram analisados os turistas que frequentam a cidade ao longo do ano, que ocorrem por dois motivos: por lazer e cultura ou pelas festividades.

O turismo em Treze Tílias costumava ser caracterizado, em sua grande maioria, pelo público de idosos, de média e alta classe social, de dentro e fora do estado de Santa Catarina, que buscavam uma cidade tranquila e bonita para apreciar a cultura, os costumes, a culinária e a arquitetura. Com o decorrer dos anos, cresceu o turismo de famílias, de média e alta classe social, que também buscam tranquilidade e lazer para a família. Além desses dois públicos, a cidade conta com o turismo das festividades, que é diversificado, marcado por pessoas de várias classes sociais, etnias e faixas etárias.

Portanto, o presente trabalho pretende atingir o público das famílias como foco principal, mas também atenderá a outros públicos. Outro objetivo deste projeto é abranger o público que necessita locação de salas de reuniões e eventos, como os vendedores, palestrantes e Coaching.

Além do público transitório, caracterizado pelos visitantes e hóspedes, a edificação terá o público staff (permanente), composto pelos funcionários, administradores e terceirizados.

### **PROGRAMA DE NECESSIDADES E PRÉ DIMENSIONAMENTO**

Com base nas pesquisas bibliográficas (NEUFERT, 2013; PANERO; ZELNIK, 2018) foi elaborado um programa de necessidades dos ambientes pertinentes ao empreendimento hoteleiro, bem como o seu pré-dimensionamento básico com as áreas mínimas para cada ambiente. Em seguida, as áreas dos ambientes de cada setor foram somadas a fim de se obter a área total por uso.

No quadro 1, pode-se observar o pré-dimensionamento por setor e a somatória total das áreas resultantes do hotel.

**Quadro 01** – Pré-dimensionamento

<b>ÁREAS TOTAIS</b>	
<b>SETOR</b>	<b>ÁREA (m<sup>2</sup>)</b>
Setor administrativo	169,55
Setor Social	672,93
Setor Eventos	731,26
Setor de Funcionários	129,69
Setor de Preparação de Alimentos	175,77
Setor de Restaurante	331,87
Setor de Lavanderia	204,22
Setor de Recreação interno e externo	1.085,13
Setor de Hospedagem	2.107,68
Equipamentos de Apoio/Circulações/Dutos	644,31
Estacionamento	1.164,22
Áreas de paredes e circulações	608,44
<b>TOTAL</b>	<b>8.025,07</b>

Fonte: As autoras (2022)

## ANÁLISE DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

A análise foi realizada através de visitas in loco e pesquisas do Zoneamento Municipal, verificando os usos permitidos, suas exigências construtivas e também levando em consideração a metragem quadrada calculada no pré-dimensionamento do hotel para a escolha do terreno.

O terreno designado está localizado na Rua Doutor Leoberto Leal, com fundos para a Rua Michael Moser, no bairro Portal, na cidade de Treze Tílias. Esse dispõe de 3.943,04 m<sup>2</sup> e localiza-se próximo ao centro da cidade e alguns pontos turísticos, facilitando o acesso de pedestres a esses locais, sem a necessidade do uso de outros tipos de modais.

Outro ponto positivo foi a disponibilidade de acesso do terreno por duas ruas, facilitando a setorização e o fluxo de serviços e de visitantes, além de ter uma via de baixo fluxo para carga e descarga de materiais e acesso a estacionamentos para hóspedes e não hóspedes, conforme figura 01.

**Figura 01** – Localização do terreno escolhido para a implantação do projeto do hotel Edelweiss



Fonte: Adaptado pelos autores de *google maps* (2022)



A posição do terreno favorece a insolação da edificação na fachada da Rua Doutor Leoberto Leal, que será a entrada principal e terá a piscina no segundo pavimento. A fachada leste receberá o sol da manhã que poderá incidir nas unidades de hospedagem e nas áreas sociais. Devido ao terreno estar localizado próximo a residências, pode apresentar tranquilidade para os hóspedes e não contar com ruídos do entorno, exceto o som dos veículos circulando pelas vias confrontantes.

Com base no plano diretor e zoneamento municipal, foram analisados os parâmetros urbanísticos da área de intervenção. Conforme a Lei Complementar nº 112 (TREZE TÍLIAS, 2018), o terreno escolhido para o desenvolvimento da proposta localiza-se na Zona de Interesse Turístico (ZIT), onde é permitido, de acordo com o Uso 18, a implantação de hotéis e pousadas. Esta zona tem por objetivo preservar esta área com suas características históricas e culturais, incentivando o fortalecimento do comércio e da prestação de serviços. Também é obrigatório na ZIT a construção em estilo típico austríaco.

O terreno conta com coeficiente de aproveitamento 3, taxa de ocupação 80% e taxa de permeabilidade 10%, como mostra o quadro 2.

**Quadro 02** – Estatísticas da área de intervenção

ESTATÍSTICAS DA ÁREA DE INTERVENÇÃO		
DESCRIÇÃO	PREVISTA	REALIZADA
ÁREA DO TERRENO - m <sup>2</sup>	3.943,04	
ÍNDICE DE APROVEITAMENTO (3) - m <sup>2</sup>	11829,12	8025,07
TAXA DE OCUPAÇÃO (80%) - m <sup>2</sup>	3154,432	1202,99
TAXA DE PERMEABILIDADE (10%) - m <sup>2</sup>	394,304	1235,32

Fonte: Consulta prévia feita na Prefeitura Municipal de Treze Tílias, adaptado pelas autoras (2022)





Além destas estatísticas e da análise do plano diretor e zoneamento, foi analisado o sistema viário, as condicionantes físicas e ambientais, a topografia, feita a análise bioclimática e estudado a infraestrutura urbana do entorno.

### **Conceito e Partido arquitetônico**

O conceito deste projeto se fundamenta nos princípios da identidade cultural e na perpetuação das tradições típicas austríacas no município de Treze Tílias, ou seja, tem por objetivo reconhecer a cultura, valorizar o entorno aonde está inserida e a manter as características austríacas, para que se torne parte da paisagem urbana e promova a preservação destes traços culturais, permitindo maior experiência e contato aos turistas (hóspedes) com a cultura local e, principalmente, com a arquitetura típica austríaca.

O partido arquitetônico foi definido a partir de várias pesquisas e análises das arquiteturas da cidade de Treze Tílias (Brasil), bem como da cidade de Wildschönau (Áustria). Portanto, o partido será representado pela arquitetura do hotel, que é constituída por elementos típicos (Figura 02), predominância dos tons claros, uso de madeiras entalhadas, telhados em duas águas, uso de sacadas, campanários, torres, entre outros elementos que compõem a arquitetura típica, e que, conforme descrito no decorrer desta pesquisa, o código de edificações da cidade já incentiva o uso de algumas destas características em determinadas zonas do município.

**Figura 02** – Elementos Arquitetônicos da Arquitetura Típica Austríaca – Treze Tílias



Fonte: Ruy Luiz Machado e Pinterest (on-line) adaptado pelas autoras (2022)

O nome que o anteprojeto deste hotel receberá é Edelweiss - uma flor que nasce nos alpes austríacos a mais de 1.700 m de altitude e pode durar mais de 100 anos. Muitos homens arriscavam suas vidas ao escalar as montanhas austríacas para colherem uma Edelweiss e levarem de presente a suas esposas, representando um amor que poderia durar mais de cem anos.

Edelweiss significa "branco nobre", aonde é conhecida como "A flor branca do amor eterno" pela sua história. Este hotel recebe o nome

Edelweiss como homenagem à essa linda flor que faz parte das tradições e da cultura austríaca.

## PROPOSTA DE ANTEPROJETO DO HOTEL EDELWEISS EM TREZE TÍLIAS/SC

O acesso principal ao hotel ocorre pela Rua Doutor Leoberto Leal (rua que dá acesso à cidade para quem chega pelo município de Ibicaré-SC). O acesso através desta rua será dividido em: acesso exclusivo de pedestres (hóspedes e não hóspedes); acesso de veículos à descarga de bagagens, estacionamento aberto e ao subsolo (estacionamento coberto); acesso de ciclistas ao bicicletário e acesso de ônibus à vaga de ônibus, conforme pode ser visto na figura 03.

**Figura 03** – Implantação do Hotel Edelweiss



Fonte: As autoras (2022)

O acesso secundário acontece pela rua Michael Moser (Figura 4), onde foi disposto o acesso de carga e descarga de materiais, gás, carregamento de lixo, entre outros serviços; acesso de veículos ao

estacionamento aberto; acesso de veículos a frente principal do hotel e ao subsolo (estacionamento coberto) e acesso de pedestres (hóspedes e não hóspedes) ao restaurante do hotel.

No térreo (Figura 04) ficaram dispostos: o setor administrativo, o setor social, o setor recreativo interno e externo, o setor de restaurante, o setor de preparo de alimentos, o setor de funcionários e as áreas técnicas.

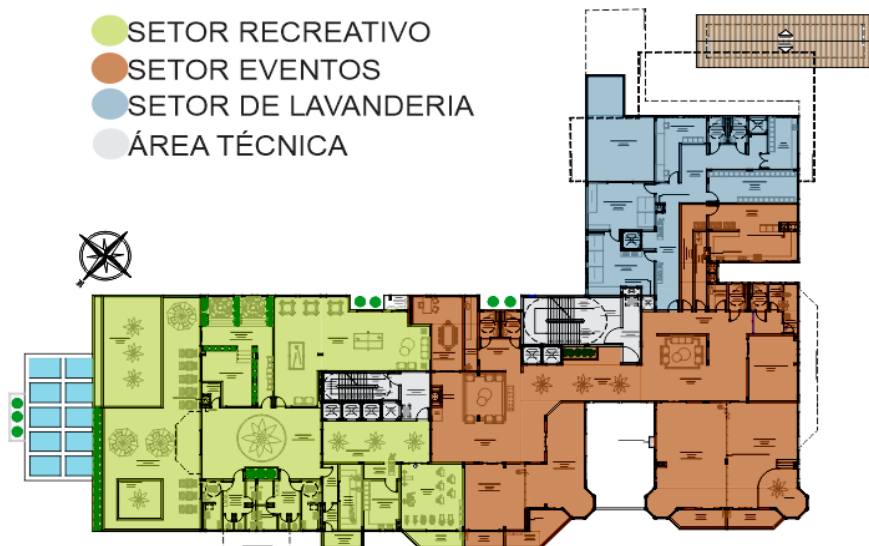
**Figura 04** – Planta baixa térreo (por setor)



Fonte: As autoras (2022)

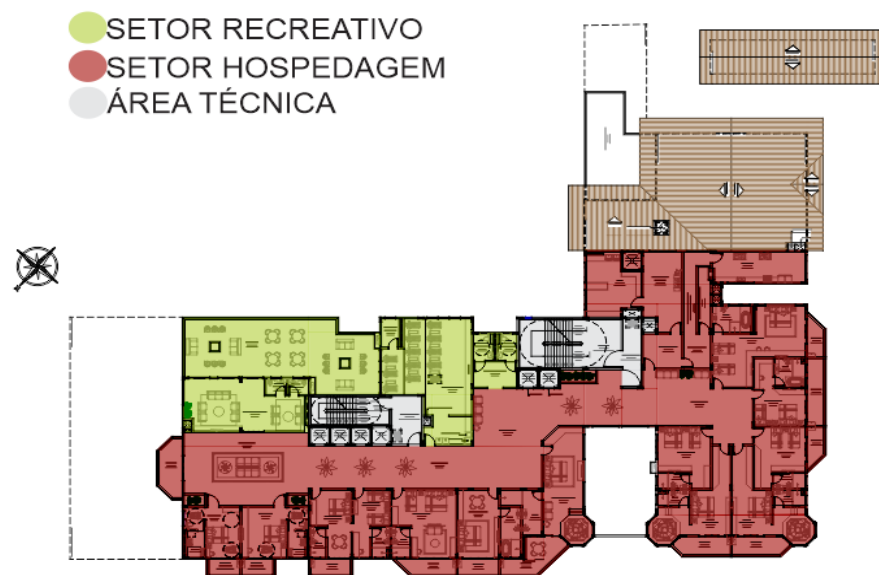
O primeiro pavimento (Figura 05) foi composto por parte do setor recreativo interno e externo (piscina e terraço), pelo setor de eventos e setor de lavanderia (serviços).

**Figura 05** – Planta baixa primeiro pavimento (por setor)



Fonte: As autoras (2022)

**Figura 06** – Planta baixa do segundo pavimento (por setor)



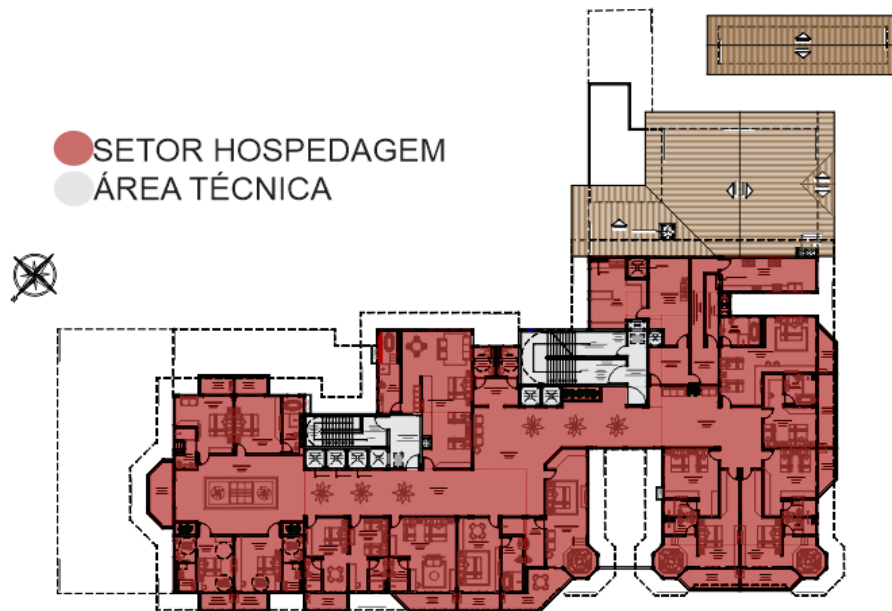
Fonte: As autoras (2022)



No segundo pavimento (Figura 6) também foi composto por duas áreas recreativas, interna e externa, e parte do setor de hospedagem.

O terceiro pavimento (Figura 07) foi totalmente composto pelo setor de hospedagem.

**Figura 07** – Planta baixa do terceiro pavimento (por setor)



Fonte: As autoras (2022)

A arquitetura do hotel (Figuras 08 e 09), como descrito anteriormente, é constituída por elementos da arquitetura austríaca, como: campanário, sacadas trabalhadas em madeira ou ferro, telhados em duas águas, torres, mansardas, tons claros, flores, entre outros.



**Figura 08** – Elementos da arquitetura austríaca utilizados no hotel



Fonte: As autoras (2022)

**Figura 09** – Fachadas da Rua Michael Moser e Rua Doutor Leoberto Leal



Fonte: As autoras (2022)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através dos estudos realizados, foi verificada a importância cultural que a arquitetura e as tradições têm para a cidade de Treze Tílias. Devido a isso, verifica-se a relevância da instalação de um exemplar hoteleiro na cidade, com o objetivo de potencializar o turismo cultural. Os elementos da cultura austríaca foram incorporados na composição do hotel, contribuindo para os aspectos étnicos da cidade e um edifício que converse e pertença ao entorno.

Para complementar suas atividades, o hotel oferecerá um centro de eventos, apropriado para apresentações culturais de grupos folclóricos, corais e bandas da cidade aos hóspedes, como forma de incentivo e valorização da cultura local. Este espaço também se destinará ao público que necessita de salas multiuso para locação.

A ampla área destinada ao setor recreativo do hotel pretende proporcionar aos hóspedes e suas famílias a sensação de alegria e bem-estar com várias opções de lazer e entretenimento para adultos e crianças.

Com relação aos possíveis impactos do empreendimento aos moradores locais, destaca-se uma possível potencialização econômica, promovendo a ampliação do público turístico que permanece na cidade por mais dias, fomentando o consumo no município e beneficiando o comércio e serviço local. Além disso, a maior atratividade de público à cidade favorece a atenção do poder público aos aspectos da infraestrutura urbana dessa região.

O estudo limita-se a prever os possíveis impactos do empreendimento sem verificá-los de maneira empírica, abrindo sugestões



THÖLKEN, M.; FELISBERTO, L.L.; BIASI, J.A. Proposta de anteprojeto de um hotel para a cidade de Treze Tílias-SC. In:



para futuras pesquisas identificarem detalhadamente a influência da implantação de estabelecimentos hoteleiros em cidades com potencial cultural.

---

•••••

## REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO DE SANTA CATARINA – SANTUR. **Grupo de Trabalho de Turismo de Negócios e Eventos discute ações de incentivo ao segmento**. 2015. Disponível em: <http://www.santur.sc.gov.br/index.php/informacoes/noticias/3166-gt-de-turismo-de-negocios-e-eventos-discute-acoes-de-incentivo-ao-segmento>. Acesso em: 14 mar. 2020.
- ANDRADE, Nelson; BRITO, Paulo Lucio de; JORGE, Wilson Edson. *Hotel: planejamento e projeto*. 10 ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2013.
- ARAGÃO, I. R. **Turismo étnico e cultural: a coroação da rainha das taieiras como atrativo turístico potencial em laranjeiras** – Sergipe – Brasil. Rio de Janeiro, v. 15, n. 2, ago. 2015. p. 195-210.
- BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO. Marcos Conceituais: **Segmentação do Turismo**. (On-line). Disponível em: [http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/Marcos\\_Conceituais.pdf](http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Marcos_Conceituais.pdf). Acesso em: 24 mar. 2020.
- BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO. **Número de turistas em viagem pelo Brasil cresce em 2019**. 2019. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/component/content/article.html?id=2700>. Acesso em: 04 mar. 2020.
- CISNE Rebecca; GASTAL Susana. Turismo e sua história: **rediscutindo periodizações**. Semitur - Anais do VI Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul. 2015. Disponível em: [https://www.uces.br/ucs/eventos/seminarios\\_semitur/semintur\\_tur\\_6/arquivos/09/Turismo%20e%20sua%20historia.pdf](https://www.uces.br/ucs/eventos/seminarios_semitur/semintur_tur_6/arquivos/09/Turismo%20e%20sua%20historia.pdf). Acesso em: 24 mar. 2020.
- COLANTUONO, Aline Correia De Souza. O processo histórico da atividade turística mundial e nacional, 2015. Disponível em: < file:///C:/Users/Milena/Downloads/532-1986-1-PB.pdf >. Acesso em: 24 mar. 2020.
- GRÜNEWALD DE AZEREDO, Rodrigo. **Turismo e etnicidade**. Universidade Federal de Campina Grande – Brasil. Horiz. Antropol. v.9 n.20 Porto Alegre out. 2003. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-71832003000200008&lng=pt&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832003000200008&lng=pt&tlng=pt). Acesso em: 15 abr. 2020.
- HÜBEL, Marcelo. **Campanário Dachglocken (Sino no Telhado) em São Bento do Sul**. 2014. Disponível em: <http://marcelohubel.blogspot.com/2014/10/campanario-dachglocken-sino-no-telhado.html>. Acesso em: 20 abr. 2020.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, **Treze Tílias – SC**. 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sc/treze-tilias.html>. Acesso em: 27 dez. 2022.
- MENEZES, Pedro. **Mercado&Eventos**. 2019. Disponível em: [https://www.mercadoeventos.com.br/\\_destaque\\_/slideshow/embratur-divulga-balanco-dos-avancos-do-turismo-no-brasil-em-2019/](https://www.mercadoeventos.com.br/_destaque_/slideshow/embratur-divulga-balanco-dos-avancos-do-turismo-no-brasil-em-2019/). Acesso em: 04/03/2020.



NEUFERT, Ernst. Arte de Projetar em Arquitetura. 18ª ed. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 2013.

OLIVEIRA, Jamily. **Contribuição do turismo para o desenvolvimento da economia**. 2019. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/contribuicao-do-turismo-para-o-desenvolvimento-da-economia>. Acesso em: 24 mar. 2020.

PANERO Julius; ZELNIK Martin. Dimensionamento humano para espaços interiores. Tradução Anita Di Marco. São Paulo: Gustavo Gili. 2015.

PIMENTA, Margareth de Castro Afeche et al. Mestres Artífices de Santa Catarina: Cadernos de Memória; 2. Brasília, DF: Iphan, 2012.

PORTAL TURISMO DE TREZE TÍLIAS. **História**. (*On-line*). Disponível em: <https://www.trezetilias.com.br/historia>. Acesso em: 04 mar. 2020.

REITER, Martin; OSL, Monika; HUMER, Andreas. **75 anos Dreizehnlinden** – Treze Tílias. Tradução Vera Barcow. 1 ed. Treze Tílias: Visare Editora e Artes Gráficas, 2011.

ROTA DA AMIZADE. **Treze Tílias**. Disponível em: <https://rotadaamizade.com.br/treze-tilias/>. Acesso em: 14 mar. 2020.

SEBRAE, PRISCILLA. **Como o turismo tem impacto na economia?** 2017. Disponível em: <https://blog.sebrae-sc.com.br/como-o-turismo-tem-impactado-na-economia/>. Acesso em: 14 mar. 2020.

SINHORES, Aparecida e Vale Histórico. Sindicato de Hotéis, Bares e Restaurantes em Aparecida e Vale Histórico. **Importância da infraestrutura no desenvolvimento do turismo**. 2008. Disponível em: <http://sinhoresaparecida.blogspot.com/2008/09/importancia-da-infra-estrutura-no.html>. Acesso em: 06 mai. 2020.

TOSELLI, Claudia. Algumas reflexões sobre o turismo cultural. **PASOS. Revista de Turismo e Patrimônio Cultural**. Vol.4 N° 2, 2006, p. 175-182.

TREZE TÍLIAS. Decreto N° 1514 de 19 de agosto de 2010. Regulamenta e conceitua a construção em estilo austríaco. **Plano Diretor Municipal de Treze Tílias**. Acesso em 20 mar. 2020.

TREZE TÍLIAS. **Gastronomia**. Disponível em: <https://www.trezetilias.com.br/gastronomia>. Acesso em: 30 dez. 2022.

TREZE TÍLIAS. Lei Complementar N° 112 de 15 de maio de 2018. Altera Tabelas ZIT e ZET da lei complementar 023/2007 que instituiu o plano diretor de desenvolvimento municipal e dá outras providências. **Plano Diretor Municipal de Treze Tílias**. Acesso em 20 mar. 2020.

TREZE TÍLIAS. **História**. Disponível em: <https://www.trezetilias.com.br/historia>. Acesso em 30 dez. 2022.

THÖLKEN, M.; FELISBERTO, L.L.; BIASI, J.A. Proposta de anteprojeto de um hotel para a cidade de Treze Tílias-SC. In:



TROPICAL FM. **Treze Tílias**: Mais de 17,5 mil pessoas passaram pela secretaria de turismo de Treze Tílias em 2019. Disponível em: <https://www.tropicalfm99.com.br/noticia/22064/treze-tilias-mais-de-175-mil-pessoas-passaram-pela-secretaria-de-turismo-de-treze-tilias-em-2019>. Acesso em 21 de dez de 2022

VIDEIRA. **Aeroporto**. 2016. Disponível em: Disponível em: <<http://marcelohubel.blogspot.com/2014/10/campanario-dachglocken-sino-no-telhado.html>>. Acesso em: 05 mai. 2020.

## ORGANIZADORES

### PAIVA, Ricardo Alexandre



Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Ceará, mestrado e doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Realizou o Pós Doutorado junto ao IST-Universidade de Lisboa/Portugal e no DOCOMOMO International. É Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará, Coordenador do Programa de Pós Graduação em

Arquitetura e Urbanismo e Design da UFC - PPGAU+D-UFC. Coordena o LoCAU (Laboratório de Crítica em Arquitetura, Urbanismo e Urbanização) do DAU-UFC e como integrante do CILITUR (Cidades Litorâneas e Turismo) do MDU-UFPE. É pesquisador do LABCOM (Laboratório de Comércio e Cidade) da FAUUSP. É Membro do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS-BRASIL) e do DOCOMOMO International.

### **SANTIAGO, Zilsa Maria Pinto**



Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal do Ceará. Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. Doutora em Educação pela Universidade Federal do Ceará. Membro do corpo docente do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design/UFC e do Curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo/UFC. Professora do Departamento de Arquitetura e Urbanismo e Design/UFC. Membro do Grupo de trabalho de Acessibilidade e Planejamento (GTPA) do CREA-CE. Membro do Grupo de Pesquisa LoCAU - Laboratório de Crítica em

Arquitetura, Urbanismo e Urbanização, da Universidade Federal do Ceará. Participa do Grupo de Pesquisa da UFPE em Ergonomia Aplicada ao Ambiente Construído (CNPQ). Conselheira do CAUCE. Coordenadora da Pesquisa Análise das Condições de Acessibilidade Espacial de Praças e Equipamentos Sociais sob o Enfoque do Desenho Universal: Estudos de Caso dos Bairros Centro, Aldeota, Fátima e Benfica em Fortaleza.

### **BRAMBILLA, Adriana**



Doutora pelas Universidades de Aveiro e do Minho (Portugal). Graduada em Administração de Empresas pela FAAP (Fundação Armando Álvares Penteado -SP), Mestre em Administração pela UFPB (Universidade Federal da Paraíba) e Professora do Departamento de Turismo e Hotelaria da UFPB, coordenadora do GCET-Grupo de Cultura e Estudos em Turismo e colaboradora do Grupo de Pesquisa CLLC da

Universidade de Aveiro (Portugal).

# AUTORES

## **BIASI, Juliana Aparecida**

Arquiteta e Urbanista (PUC-PR). Especialista em Gestão de Projetos (PUC-PR). Mestre em Engenharia Civil (UTFPR). Docente na Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc – Campus Videira). Tem experiência nas áreas de Arquitetura e Urbanismo e Ensino, com ênfase em projetos, consultoria, gestão de projetos e obras nas subáreas de arquitetura, urbanismo, interiores e arquitetura paisagística.

E-mail: [juliana.biasi@unoesc.edu.br](mailto:juliana.biasi@unoesc.edu.br)

[www.facebook.com/juliana.biasi](http://www.facebook.com/juliana.biasi)

<http://instagram.com/ju.biasi> - [instagram.com/julianabiasi.arq](http://instagram.com/julianabiasi.arq)

## **CAMPIÃO, Henrique**

Doutorando do Programa de Pós graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental da Universidade do Estado de Santa Catarina (PPGPLAN/UEDESC). Bolsista (CAPES) Pesquisa Ecológica de Longa Duração - Sistema Estuarino Lagunar (PELD - SELA). Pesquisador do LEAC (Laboratório de ecologia aplicada a conservação) do Centro de Educação Superior da Região Sul (CERES/UEDESC). Gestão Pesqueira, Conhecimento Tradicional e Lagoas Estuarinas.

E-mail: [henriquecampiao@gmail.com](mailto:henriquecampiao@gmail.com)

Instagram: <https://www.instagram.com/henriquecampiao>

## **D'ONOFRE, Dan Gabriel**

Docente do Departamento de Economia Doméstica e Hotelaria da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, UFRRJ. Doutor em Ciências Sociais em Agricultura, Desenvolvimento e Sociedade (CPDA/UFRRJ), Mestre em Desenvolvimento Rural pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PGDR/UFRGS), Bacharel em Turismo pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO) e Técnico em Agropecuária Orgânica (CTUR/UFRRJ).

Contato: [donofretur@gmail.com](mailto:donofretur@gmail.com).

Instagram: [@dgdonofre](https://instagram.com/dgdonofre)

### **FELISBERTO, Lara Lima**

Arquiteta e Urbanista (Unoesc – Campus Videira). Especialista em Patrimônio Arquitetônico e Urbano (Unileya). Mestranda em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Atua nas linhas de pesquisa Edificações Históricas de Santa Catarina (Unoesc) e Arquitetura da Cidade, Gestão e Planejamento Urbano (UFSC).

E-mail: [laralimafelisberto@gmail.com](mailto:laralimafelisberto@gmail.com)

[www.facebook.com/profile.php?id=100009597288919](https://www.facebook.com/profile.php?id=100009597288919)

Instagram: <http://instagram.com/larafelisbertto>

### **GAIO JÚNIOR, Airton**

Doutorando do Programa de Pós Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental da Universidade do Estado de Santa Catarina (PPGPLAN/UEDESC). Graduado em Processamento de Dados (FATEC), Especialista em Geoprocessamento (UNINTES), Mestre em Informática (UFAM), docente no Instituto Federal do Acre (IFAC).

E-mail: [airton.gaio@edu.udesc.br](mailto:airton.gaio@edu.udesc.br) |

Instagram: <https://www.instagram.com/gairton/>

### **LOBO, Bruna Raquel Alves Maia**

Doutoranda em Ciências da Arte e do Patrimônio pela Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa (FBAUL), onde é colaboradora do Centro de Investigação e Estudos em Belas-Artes (CIEBA). Realizou Mestrado em Turismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Possui Especialização em Docência Superior e é graduada em Turismo pela Universidade Federal da Paraíba (UFPB) onde faz parte do Grupo de Cultura e Estudos em Turismo (GCEI). Interessa-se pelas áreas da educação, turismo e ciências da arte e do patrimônio. Blog: [www.artistasviajantes.blogspot.com](http://www.artistasviajantes.blogspot.com) E-mail: [brunalobo@campus.ul.pt](mailto:brunalobo@campus.ul.pt)



### **MORAES, João Viktor Valente**

Tecnólogo em Gastronomia pela UNESA e graduando em Hotelaria pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, UFRRJ. Interessa-se nas áreas de pesquisa: Hospitalidade; Lazer; Roteirização Turística; Estudos Sociais.

Contato: [jviktor@ufrj.br](mailto:jviktor@ufrj.br).

Instagram: [@jviktor906](https://instagram.com/jviktor906)

### **PAIVA, Ricardo Alexandre**

graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Ceará, mestrado e doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Realizou o Pós Doutorado junto ao IST-Universidade de Lisboa/Portugal e no DOCOMOMO International. É Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Ceará, Coordenador do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design da UFC - PPGAU+D-UFC. Coordena o LoCAU (Laboratório de Crítica em Arquitetura, Urbanismo e Urbanização) do DAU-UFC e como integrante do CILITUR (Cidades Litorâneas e Turismo) do MDU-UFPE. É pesquisador do LABCOM (Laboratório de Comércio e Cidade) da FAUUSP.

### **SANTIAGO, Zilsa Maria Pinto**

Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal do Ceará. Mestre em Arquitetura e Urbanismo (FAUUSP). Doutora em Educação (Faced/UFC). Docente do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design/Universidade Federal do Ceará (UFC) e do Curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo/UFC. Membro do Grupo de Pesquisa LoCAU - Laboratório de Crítica em Arquitetura, Urbanismo e Urbanização/UFC. Participa do Grupo de Pesquisa da UFPE em Ergonomia Aplicada ao Ambiente Construído (CNPQ).  
Email: [zilsa@arquitetura.ufc.br](mailto:zilsa@arquitetura.ufc.br)  
Instagram: [@zilsasantiago](https://www.instagram.com/zilsasantiago)

### **SANTOS, Aristides Faria Lopes**

Docente dos cursos de Bacharelado em Turismo e Técnico em Eventos Integrado ao Ensino Médio do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo (Câmpus Cubatão). Autor e organizador dos livros "Competitividade no setor de viagens e turismo: estudo de casos múltiplos no litoral paulista" e "Gestão Pública Municipal no Brasil: múltiplos olhares". Doutor e Mestre em Hospitalidade pela Universidade Anhembi Morumbi, MBA em Gestão do Ensino Superior pela Universidade Cruzeiro do Sul (2020-2021), MBA em Gestão de Projetos pela Universidade Católica de Santos (2011), Especialista em Gestão de Recursos Humanos pela Universidade Federal de Santa Catarina (2003) e Bacharel em Turismo pela Universidade do Sul de Santa Catarina (2000-2002). E-mail: aristidesfaria@ifsp.edu.br  
Instagram: @observatoriodoturismo

### **SCHMITT, Isabela Guesser**

Doutoranda do Programa de Pós Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental da Universidade do Estado de Santa Catarina (PPGPLAN/UEDESC). Arquiteta e Urbanista, docente na Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL) e bolsista FAPESC. Pesquisadora do CIdaPOL\_lab (Laboratório de Estudo, Ensino e Pesquisa em Ciência da Política). e-mail: isagschmitt@gmail.com |  
Instagram: <https://www.instagram.com/isagschmitt/>

### **SEVERINI, Valéria Ferraz**

Professora do Programa de Pós-graduação em Hospitalidade e do Curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Anhembi Morumbi, tendo como áreas de pesquisa: hospitalidade (urbana), arquitetura hostil, turismo, urbanismo, planejamento urbano, políticas públicas e desenho urbano. Pós-doutora em Turismo pela Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP). Doutora em Arquitetura e Urbanismo na área de Planejamento Urbano e Regional pela FAU-USP e Mestre em Arquitetura e Urbanismo na área Projeto, Morfologia e Conforto no Ambiente Construído pela UFRN. Possui Licenciatura em Edificações pela Belas Artes de São Paulo. Arquiteta e urbanista graduada pela FAAP (São Paulo). [valferraz@yahoo.com](mailto:valferraz@yahoo.com)  
Instagram: [valeriaferrazseverini](https://www.instagram.com/valeriaferrazseverini)

### **SILVA, Daiko Lima**

Turismólogo do Estado de Santa Catarina desde 2010. Graduado em Turismo e Hotelaria (UNIVALI); Especialista em Controle da Gestão Pública Municipal (UFSC); Mestre em Administração (ESAG/UDESC); e Doutorando do Programa de Pós Graduação em Planejamento Territorial e Desenvolvimento Socioambiental da Universidade do Estado de Santa Catarina (PPGPLAN/UDESC). Pesquisador Membro do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional - LABPLAN (UDESC) e do Grupo de Cultura e Estudos em Turismo - GCET (UFPB).  
[prof.daiko@gmail.com](mailto:prof.daiko@gmail.com) e [www.instagram.com/daiko\\_lima/](https://www.instagram.com/daiko_lima/)

### **THÖLKEN, Milena**

Arquiteta e Urbanista (Unoesc – Campus Videira).  
Facebook: <https://www.facebook.com/milena.tholken>  
Instagram: <https://www.instagram.com/milenatholken/?hl=pt>

## **VARGAS, Heliana Comin**

Arquiteta e urbanista pela FAUUSP, (1974); economista pela PUC-SP, (1982); Mestre (1986) e Doutora (1993), em arquitetura e urbanismo pela FAUUSP; Pós-doutorado na Academia Internacional de Meio Ambiente, (1996). Prof. Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Prof<sup>a</sup>. do curso de pós-graduação em Turismo e Lazer junto à EACH-USP. É especialista em estudos de dinâmica e economia urbanas, com foco no setor terciário e com ênfase nas atividades de comércio e serviços varejistas adentrando o campo das atividades de recreação e lazer, cultura e turismo. Entre outras publicações, é autora dos Livros: "Espaço Terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio", 2001, 2018; Arquitetura e Mercado Imobiliário, 2014; Turismo arquitetura e cidade, 2016.

### ***Nota dos organizadores***

*O serviço de revisão dos manuscritos cabe aos autores dos capítulos. As informações e opiniões contidas nos capítulos não refletem necessariamente a visão dos organizadores e são de responsabilidade de seus autores. Os organizadores esclarecem que a citação total e/ou parcial dos textos contidos na obra deve ser feita de acordo com as normas científicas.*



**O GCET – Grupo de Cultura e Estudos em Turismo,** ligado ao Departamento de Turismo e Hotelaria (DTH) do Centro de Comunicação, Turismo e Artes (CCTA), faz parte da UFPB-Universidade Federal da Paraíba, e do Diretório dos Grupos de Pesquisa do CNPq. Tem o intuito de apresentar temáticas plurais, com foco nas questões de interesse acadêmico e empresarial, contribuindo para uma melhor compreensão do Turismo e da Hotelaria, no contexto do patrimônio cultural, impactos socioculturais, econômicos e ambientais, acessibilidade, marketing, terceira idade, relações interculturais e comportamento do turista.

[Acompanhe o GCET pelas redes sociais](#)

Instagram: [@GCET](#)

Facebook: [@GrupoGcet](#)

YouTube: GCET OFICIAL

Academia.edu: GCET UFPB

Site GCET: <https://www.ufpb.br/gcet>

Para conhecer as outras publicações *open access* acesse nosso catálogo pelo linktree: [Linktr.ee/grupogcet](https://linktr.ee/grupogcet)



O Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade Federal do Ceará PPGAU+D / UFC conta com um curso de Mestrado Acadêmico que iniciou suas atividades em agosto de 2015. O PPGAU+D tem como Área de Concentração a Produção do Espaço Urbano e Arquitetônico, que se desdobra em três Linhas de Pesquisa: Linha de Pesquisa 01: Planejamento Urbano e Direito à Cidade; Linha de Pesquisa 02: Teoria e História da Arquitetura, do Urbanismo e da Urbanização; e Linha de Pesquisa 03: Modelagem e Design da Informação. O PPGAU+D-UFC através do seu corpo de professores e pesquisadores constitui um espaço de pesquisa, reflexão crítica, produção de conhecimento, no contexto histórico e geográfico de sua abrangência busca contribuir na formação para a docência e pesquisa, lastreada na compreensão dos processos de produção social do espaço, de intervenção arquitetônica e urbanística nas suas mais variadas escalas.

[Acompanhe o PPGAUD pelas redes sociais](#)

[https://instagram.com/ppgaud\\_ufc?igshid=YmMyMTA2M2Y=](https://instagram.com/ppgaud_ufc?igshid=YmMyMTA2M2Y=)

[@ppgaud\\_ufc](#)

<https://ppgaud.ufc.br/pt/>



O LoCAU - Laboratório de Crítica em Arquitetura, Urbanismo e Urbanização\_UFC - tem como objetivo a realização de estudos e pesquisas sobre a produção e o consumo do espaço na contemporaneidade à luz de uma perspectiva crítica e histórica das manifestações socioespaciais da arquitetura, do urbanismo e da urbanização. Embora as análises considerem a multiescalaridade da produção e consumo do espaço, destacam-se alguns temas específicos. O

LoCAU foi criado para fortalecer o Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Design da UFC - PPGAU+D-UFC, e acolher as pesquisas a serem desenvolvidas pelo corpo discente. Embora o LoCAU constitua um ambiente para discussão teórica e crítica, incorpora também a importância do projeto e da intervenção no espaço com o intuito de criar subsídios para a melhoria da qualidade da arquitetura e do urbanismo no âmbito local.

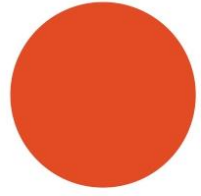
[Acompanhe o LoCAU pelas redes sociais](#)

[https://instagram.com/locau\\_ufc?igshid=YmMyMTA2M2Y=](https://instagram.com/locau_ufc?igshid=YmMyMTA2M2Y=)

[@locau\\_ufc](#)

<https://paivaricardo.wixsite.com/locau-ufc>





**T&H**

Turismo & Hotelaria