



Ministério do  
Turismo



# PLANO DIRETOR DE TURISMO – (PDTUR) – Mongaguá/SP

## Produto 07 – Plano de Ação em Infraestrutura



**2017**



## **PREFEITURA MUNICIPAL DE MONGAGUÁ**

ARTUR PARADA PRÓCIDA - PREFEITO MUNICIPAL

MÁRCIO MELO GOMES - VICE PREFEITO

FLÁVIO ELEANDRO SANTANA PASSOS – DIRETOR DE TURISMO

TENISSON AZEVEDO JUNIOR – DIRETOR DE ASSUNTOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA

VALÉRIA BISPO MIRANDA – CHEFE DE SEÇÃO DE TURISMO

RICARDO DOS SANTOS FERREIRA - ARQUITETO

### **EQUIPE TÉCNICA DA JK TURISMO**

THIAGO FERRAREZI – COORDENAÇÃO DO PROJETO

CAROLINE B. B. LACOVINO – TURISMOLOGA

DANIELLE CARVALHO – GESTORA DE POLÍTICAS PÚBLICAS

EDUARDO NERI – ENGENHEIRO CIVIL

TALITA SANTOS SOARES – ANALISTA DE SISTEMAS

JHELFRY P. SILVA - ESTATÍSTICO

PAMELA SANTOS - JORNALISTA

THIAGO BUENO DE ARAÚJO – ENGENHEIRO AMBIENTAL

SUELLEN SATO – GESTORA AMBIENTAL

AYRTON GUTIERREZ – DESIGN GRÁFICO

BEATRIZ FRANCISCO – ARQUITETA E URBANISTA



## Sumário

LISTA DE MAPAS .....	4
LISTA DE GRÁFICOS .....	4
LISTA DE FIGURAS .....	4
LISTA DE TABELAS .....	5
1. INTRODUÇÃO .....	6
1.1. O PLANEJAMENTO TURÍSTICO E O MEIO URBANO .....	10
2. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO.....	12
2.1. LOCALIZAÇÃO DE MONGAGUÁ .....	12
2.2. CLIMA .....	16
2.3. GEOLOGIA .....	25
2.4. GEOMORFOLOGIA.....	29
2.5. SOCIO ECONÔMICO.....	34
2.5.1. POPULAÇÃO.....	35
2.5.2. ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO .....	36
2.5.3. ATIVIDADES ECONÔMICAS .....	37
2.5.4. PRODUTO INTERNO BRUTO.....	39
2.5.5. EDUCAÇÃO .....	40
2.5.6. SAÚDE .....	43
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	45
3. METODOLOGIA.....	57
4. RESUMO EXECUTIVO DO DIAGNÓSTICO URBANO .....	63
5. PREMISSAS DE PROJETOS .....	67
5.1. PROGRAMA: ACESSOS.....	67
5.2. PROGRAMA: REFORMA.....	68
5.3. PROGRAMA: CONSTRUÇÃO.....	69
6. PLANO DE AÇÃO EM INFRAESTRUTURA .....	72
6.1. REQUALIFICAÇÃO URBANA: TERMINAL RODOVIÁRIO MUNICIPAL .....	72
6.2. REQUALIFICAÇÃO DE VIAS COM MAIOR FLUXO E TURISTAS E MORADORES: AV. MARINA, AV. SÃO PAULO, AV. NOSSA SENHORA DE FÁTIMA, AV. GETÚLIO VARGAS E VIAS DOS ACESSOS RODOVIÁRIOS.....	78
6.3. CICLOVIAS NA AV. SÃO PAULO, AV. TIRADENTES, AV. NOSSA SENHORA DE FÁTIMA, COMPLEMENTOS NA AV. GOV. MÁRIO COVAS JR (ORLA DA PRAIA) E INTERLIGAÇÃO DAS CICLOVIAS/CICLOFAIXAS.....	84
6.4. REQUALIFICAÇÃO DAS VIAS MARGINAIS, AV. MONTEIRO LOBATO, AV. TIRADENTES E AV. PORTO ALEGRE E DOS ACESSOS À RODOVIA.....	89
6.5. REFORMA: PRAÇA FREDERICO PLATZECK .....	93
6.6. REVITALIZAÇÃO PRAÇA DUDU SAMBA.....	97
6.7. REFORMA: PLATAFORMA MARÍTIMA DE PESCA AMADORA.....	102
6.8. REFORMA: CENTRO CULTURAL RAUL CORTEZ .....	105



6.9.	RESTAURO: MONUMENTO PEDRO PESCADOR .....	108
6.10.	REVITALIZAÇÃO DAS PRAÇAS FERNANDO ARENS E JACOUB KOUKDJIAN .....	110
6.11.	RESTAURO: CHAFARIZ ANCHIETA DA RUA RUI BARBOSA .....	113
6.12.	REQUALIFICAÇÃO DAS FEIRAS DE ARTESANATO.....	115
6.13.	REQUALIFICAÇÃO PARQUE ECOLÓGICO “A TRIBUNA” .....	119
6.14.	RECONSTRUÇÃO DO BELVEDERE MUNICIPAL .....	123
6.15.	REQUALIFICAÇÃO ESTRUTURAL: ORLA DA PRAIA.....	129
7.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	132



## LISTA DE MAPAS

MAPA 1 - MESORREGIÃO DO LITORAL SUL-PAULISTA .....	13
MAPA 2 - MACROS E REGIÕES TURÍSTICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO .....	14
MAPA 3 - CLASSIFICAÇÃO CLIMÁTICA DE KÖPPEN .....	17
MAPA 4 - CLASSIFICAÇÃO DO CLIMA DO ESTADO DE SÃO PAULO ATRAVÉS DO SISTEMA INTERNACIONAL DE KÖPPEN.....	19
MAPA 5 - TEMPERATURA MÁXIMA ANUAL .....	20
MAPA 6 - TEMPERATURA MÉDIA ANUAL .....	20
MAPA 7 - TEMPERATURA MÍNIMA ANUAL.....	21
MAPA 8 - PRECIPITAÇÕES DO MUNICÍPIO .....	21
MAPA 9 – GEOLOGIA DE MONGAGUÁ/SP. ....	28
MAPA 10 – GEOMORFOLOGIA DE MONGAGUÁ/SP.....	31
MAPA 11 – ALTIMETRIA DE MONGAGUÁ/SP.....	32

## LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – PRECIPITAÇÕES MÉDIAS MENSIS E TEMPERATURAS.....	22
GRÁFICO 2 – PIRÂMIDE ETÁRIA DE MONGAGUA.....	36

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MONGAGUÁ.....	12
FIGURA 2 - TERMINAL RODOVIÁRIO MUNICIPAL DE MONGAGUÁ .....	76
FIGURA 3 - TERMINAL RODOVIÁRIO MUNICIPAL DE MONGAGUÁ .....	76
FIGURA 4 - TERMINAL DA LAPA. SÃO PAULO/SP .....	77
FIGURA 5 - TERMINAL RODOVIÁRIO DE MONTES CLAROS. MONTES CLAROS/MG .....	77
FIGURA 6 - AV. MARINA SENTIDO PRAIA GRANDE.....	81
FIGURA 7 - AV. MARINA SENTIDO ITANHAÉM .....	81
FIGURA 8 - AV. NSA SRA DE FÁTIMA.....	82
FIGURA 9 - CALÇADA RUA EDUARDO SANTOS PEREIRA - CAMPO GRANDE/MS .....	83
FIGURA 10 - AV. SÃO PAULO .....	86
FIGURA 11 - AV. SÃO PAULO .....	87
FIGURA 12 - CICLOFAIXA CAMPINAS/SP. ....	88
FIGURA 13 - CICLOVIA AV. DOM AGUIRRE - SOROCABA/SP .....	88
FIGURA 14 - AV. MONTEIRO LOBATO.....	91
FIGURA 15 - RUA ISOLINO PIZZOLOTTO. JACINTO MACHADO/SC. ....	92
FIGURA 16 - PRAÇA FREDERICO PLATZECK.....	95
FIGURA 17 - PROJETO DE MOBILIÁRIO DE PARQUE - CONCURSO DE ESTUDANTES DO IX ENEPEA – CURITIBA/PR .....	96
FIGURA 18 - PRAÇA DUDU SAMBA.....	100
FIGURA 19 - PRAÇA DUDU SAMBA.....	100
FIGURA 20 - PARQUE SABESP – BUTANTÃ/SP .....	101
FIGURA 21 - PLATAFORMA MARÍTIMA DE PESCA AMADORA .....	103
FIGURA 22 - PLATAFORMA MARÍTIMA DE PESCA AMADORA .....	104
FIGURA 23 - FACHADA DO CENTRO CULTURAL RAUL CORTEZ.....	107
FIGURA 24 - ANEXO DO CENTRO CULTURAL RAUL CORTEZ .....	107
FIGURA 25 - MONUMENTO "PEDRO PESCADOR" .....	109
FIGURA 26 - PRAÇA FERNANDO ARENS E JACOUB KOUKDJIAN .....	112



FIGURA 28 - FEIRA DE ARTESANATO CENTRAL "MARIA DEL CARMEM MARIÑO TELLE" .....	117
FIGURA 29 - FEIRA DE ARTES PLATAFORMA (AGENOR DE CAMPOS) .....	117
FIGURA 30 - FEIRA DAS ARTES DE VERA CRUZ .....	118
FIGURA 31 - INTERIOR DO PARQUE ECOLÓGICO "A TRIBUNA" .....	122
FIGURA 32 - ANEXO COM REFEITÓRIO DOS FUNCIONÁRIOS E BIOTÉRIO DOS ANIMAIS .....	122
FIGURA 33 - ENTRADA DO PARQUE ECOLÓGICO "A TRIBUNA" .....	123
FIGURA 34 - PORTÃO DE ENTRADA DO BELVEDERE MUNICIPAL .....	126
FIGURA 35 - ACESSO AO DECK DO MIRANTE .....	126
FIGURA 36 - VIA DE ACESSO AO BELVEDERE MUNICIPAL .....	127
FIGURA 37 - MIRANTE DOIS IRMÃOS RIO DE JANEIRO/RJ.....	128
FIGURA 38 - MIRANTE DO MANGABEIRAS, BELO HORIZONTE/MG .....	128
FIGURA 39 - ORLA DA PRAIA - MONGAGUÁ.....	131
FIGURA 40 - ORLA DA PRAIA - FEIRA DE ARTESANATO .....	132

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – SÉRIE HISTÓRICA CLIMÁTICA DE MONGAGUÁ. ....	24
TABELA 2 – TERRITÓRIO E POPULAÇÃO .....	35
TABELA 3 – CONDIÇÕES DE VIDA .....	37
TABELA 4 - COMPARAÇÃO DO IDH-M DE MONGAGUÁ E DO ESTADO DE SÃO PAULO .....	37
TABELA 5 – PARTICIPAÇÃO (%) DE MONGAGUÁ E DO ESTADO DE SÃO PAULO EM DIFERENTES SETORES DA ECONOMIA.....	38
TABELA 6 – PARTICIPAÇÃO DOS EMPREGOS FORMAIS E SEUS RESPECTIVOS SALÁRIOS MÉDIOS (R\$) NO MUNICÍPIO DE MONGAGUÁ. ....	38
TABELA 7 – EMPREGO E RENDIMENTO.....	38
TABELA 8 – PIB (EM REAIS) DE MONGAGUÁ E DO ESTADO DE SÃO PAULO.....	39
TABELA 9 – ECONOMIA.....	39
TABELA 10 – EDUCAÇÃO.....	40
TABELA 11 – RELAÇÃO DAS INSTITUIÇÕES DE ENSINO DO MUNICÍPIO DE MONGAGUÁ. ....	40
TABELA 12 – RELAÇÃO DAS INSTITUIÇÕES DE ENSINO DO MUNICÍPIO DE MONGAGUÁ. ....	42
TABELA 13 – RELAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS DE SAÚDE DO MUNICÍPIO DE MONGAGUÁ.....	44
TABELA 14 – ESTATÍSTICAS DA SAÚDE. ....	45
TABELA 15 - QUADRO DE ÁREAS ESTIMADAS: TERMINAL RODOVIÁRIO MUNICIPAL DE MONGAGUÁ ....	72
TABELA 16 ORÇAMENTO ESTIMADO: TERMINAL RODOVIÁRIO MUNICIPAL DE MONGAGUÁ .....	75
TABELA 17 - ORÇAMENTO ESTIMADO: REQUALIFICAÇÃO DE 1KM DE VIA. ....	79
TABELA 18 - ORÇAMENTO ESTIMADO PARA O M <sup>2</sup> DE CICLOVIA .....	85
TABELA 19 - ORÇAMENTO ESTIMADO REQUALIFICAÇÃO DA VIA MARGINAL, AV. MONTEIRO LOBATO, AV. TIRADENTES E AV. PORTO ALEGRE. ....	90
TABELA 20 - QUADRO DE ÁREA APROXIMADA: PRAÇA FREDERICO PLATZECK .....	93
TABELA 21 - ORÇAMENTO ESTIMADO: PRAÇA FREDERICO PLATZECK .....	94
TABELA 22 - QUADRO DE ÁREA APROXIMADA: PRAÇA DUDU SAMBA.....	97
TABELA 23 - ORÇAMENTO ESTIMADO: REVITALIZAÇÃO PRAÇA DUDU SAMBA .....	99
TABELA 24 - ORÇAMENTO ESTIMADO: PLATAFORMA MARÍTIMA DE PESCA AMADORA.....	102
TABELA 25 - ORÇAMENTO ESTIMADO: REFORMA CENTRO CULTURAL RAUL CORTEZ.....	106
TABELA 26 - ORÇAMENTO ESTIMADO: RESTAURO MONUMENTO "PEDRO PESCADOR".....	108
TABELA 278 - ORÇAMENTO ESTIMADO: REVITALIZAÇÃO DAS PRAÇAS FERNANDO ARENS E JACOB KOUKDJIAN .....	111
TABELA 288 - ORÇAMENTO ESTIMADO: RESTAURO CHAFARIZ ANCHIETA DA RUA RUI BARBOSA .....	114
TABELA 29- ORÇAMENTO ESTIMADO: REQUALIFICAÇÃO DAS FEIRAS DE ARTESANATO.....	116
TABELA 30 - ORÇAMENTO ESTIMADO: PARQUE ECOLÓGICO "A TRIBUNA".....	121
TABELA 31 - ORÇAMENTO ESTIMADO: BELVEDERE MUNICIPAL .....	125
TABELA 32 - ORÇAMENTO ESTIMADO: ORLA DA PRAIA .....	130



## 1. INTRODUÇÃO

O Plano de Ação em Infraestrutura é um instrumento que propõe mensurar e estruturar a oferta turística do município de Mongaguá. Conforme o Plano Nacional de Turismo proveniente da Política Nacional do Turismo – Lei 11.771/08, fomentar a infraestrutura turística permite a expansão da atividade assim como qualifica a experiência do turista e da população da região. Baseando-se nos objetivos do PDTUR e nos principais pontos diagnosticados nas etapas anteriores, as ações percorridas nesta fase prenunciam o desenvolvimento da infraestrutura turística da cidade.

O turismo tornou-se uma atividade crescente nas últimas décadas, entretanto, quando este crescimento é desordenado resulta em danos ao meio ambiente, à população, infraestrutura e economia local. Nesse contexto, realizar o planejamento do turístico é essencial para garantir a sustentabilidade e a proteção ambiental, promover o desenvolvimento e fomentar a economia local.

O planejamento do turismo é uma atividade complexa e interdisciplinar que deve integrar os diferentes atores presentes em uma localidade e suas percepções sobre esta área. Além disso, deve integrar em sua análise a percepção urbana do território, uma vez que a ordenação do turismo no município tem caráter territorial, englobando aspectos como infraestrutura, gestão ambiental, ordenação do solo, legislação e sua influência na localidade.

O Plano de Ação em Infraestrutura é uma ferramenta que permite ordenar e sistematizar informações consideradas relevantes para realizar um projeto. É uma espécie de guia, que propõe uma forma de relacionar diversas demandas que resultem na execução do projeto. Enquanto instrumento de planejamento, o plano de ação em infraestrutura estabelece justificativa, designa as diretrizes, traça metas e objetivos. Convém salientar que o plano de ação em infraestrutura é expositivo, uma vez que expõe uma série de dados ordenados que dão suporte ao projeto que deverá ser executado.



O Plano de Ação em Infraestrutura, dentro do Plano Diretor de Turismo de Mongaguá (PDTUR), apresenta-se como a análise das ações necessárias para se concretizar as soluções diagnosticadas e propostas nas etapas anteriores do trabalho. É realizado dentro da quarta etapa do PDTUR, após o levantamento do inventário turístico, dos diagnósticos de oferta turística e infraestrutura da cidade e do plano de gestão ambiental.

Tem por finalidade expor, de maneira clara e organizada, quais as obras necessárias para qualificação do desenvolvimento turístico do município de Mongaguá, possui, uma análise completa das premissas necessárias para a implantação dos projetos propostos. Portanto, essa etapa vem a ser um prognóstico que resulta dos diagnósticos anteriores.

Para a elaboração do plano, é necessário ordenar os objetivos que se pretende alcançar no setor turístico da cidade, estabelecer as metas que se pretende atingir, pontuar as estratégias para atingir esses objetivos, estudar a viabilidade de cada estratégia e por fim avaliar e escolher a melhor maneira de realizar a estratégia proposta. Desta forma, têm-se como resultado as projeções de intervenção de projetos futuros, visando sua implantação planejada e promoção de oportunidades e potencialidades.

Para que o turismo possa se desenvolver de forma plena, é necessário que exista no município infraestrutura básica para atender essa atividade. Visando que o turismo se torne uma importante atividade econômica, e se destaque no cenário regional, estadual ou nacional, o município deve estar pronto para demanda efetiva e para a demanda potencial; Além de infraestrutura básica, devem-se estruturar os atrativos, criar novos produtos turísticos, impulsionar as atividades de comércio, lazer e cultura locais, e tornar a cidade um local de acessibilidade universal.

Desta forma, o Plano de Ação em Infraestrutura vem contribuir para o desenvolvimento turístico no município de Mongaguá através da proposta de implantação de obras de infraestrutura. Nesse plano são apresentados os principais projetos identificados no inventário e diagnóstico turístico do



município para a estruturação do turismo em Mongaguá, bem como outros projetos existentes constatados em análise conjunta à comunidade e o Departamento de Turismo sob os aspectos do desenvolvimento potencial do turismo no município e região.

O Ministério do Turismo busca apoiar o desenvolvimento das regiões turísticas, que consiste no planejamento, organização e gestão territorial e institucional das regiões turísticas por meio do apoio à sensibilização e mobilização das comunidades, do fortalecimento de instâncias de governança, do apoio à elaboração e implementação de planos estratégicos de desenvolvimento do turismo, da formalização de redes de relacionamentos, da realização de estudos e eventos para subsidiar a implementação das ações de regionalização do turismo e, sobretudo, da articulação interna com os demais programas do Ministério do Turismo (MTur, 2015).

Outra diretriz envolve apoiar os investimentos de infraestrutura turística para permitir a expansão da atividade e a melhoria da qualidade do produto para o turista nas diversas regiões do país, bem como a promoção da acessibilidade em equipamentos, atrativos e serviços turísticos, com adaptação dos espaços, mobiliários e equipamentos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação (MTur, 2015).

As vantagens do Plano de Ação em Infraestrutura podem incluir benefícios importantes, além da definição dos objetivos e como alcançá-los, desenvolver e manter os recursos naturais e culturais, esforços para o desenvolvimento coordenado, provisão de uma estrutura física que oriente o desenvolvimento da atividade, implementação efetiva da política de desenvolvimento do turismo, entre outros.

O município possui uma infraestrutura turística consolidada, portanto a estratégia deve pautar a orientação de seu desenvolvimento de maneira conjunta, para que o desenvolvimento urbano populacional esteja em consonância com a atividade turística. Para Lynch (2007, p.111) “a qualidade



de um local se deve ao efeito conjunto do local e da sociedade que o ocupa. ” A infraestrutura urbana, deve fazer parte de todo o planejamento para o desenvolvimento da atividade turística, sendo uma das principais etapas no processo. Portanto, fomentar o desenvolvimento turístico está intrinsecamente ligado ao desenvolvimento urbano.

Ignarra (2003,p.21) identifica a importância da infraestrutura geral como parte do produto turístico, que somados aos atrativos turísticos, serviços turísticos e os serviços urbanos de apoio ao turismo compõem os atrativos que motivam a atividade turística. Segundo Ignarra, a infraestrutura geral pode ser definida como:

“(...) são elementos essenciais à qualidade de vida das comunidades e que beneficiam completamente os turistas ou os empreendimentos turísticos. Embora não sejam implantados para beneficiar exclusivamente os turistas, podem contribuir para a qualidade do produto turístico. Fazem parte desta infraestrutura básica os seguintes elementos: vias de acesso, saneamento básico, rede de energia elétrica, comunicações, sinalização turística e iluminação pública, entre outros. ”

As ações que compõe o Plano de Ação em Infraestrutura turística servirão de instrumento orientador para atuação dos responsáveis visando primordialmente o desenvolvimento turístico da região. Esse documento inclui as principais obras a serem realizadas no município, para atender o turismo já existente, e propiciar o desenvolvimento da atividade de maneira ordenada e sustentável. Destaca-se a importância de que não são desenvolvidos aqui projetos para as propriedades particulares, e sim a infraestrutura pública necessária para fomento da atividade turística. Estas diretrizes devem servir como um mapa do planejamento estratégico para implantação dos projetos de maneira sustentável.



## 1.1. O PLANEJAMENTO TURÍSTICO E O MEIO URBANO

A ordenação territorial e urbanística constitui-se em uma área de estudo que objetiva a organização física do espaço visando o desenvolvimento equilibrado das regiões. É um instrumento de extrema relevância e de indispensável compreensão nos processos de análise da competitividade dos espaços urbanos e, sobretudo, dos espaços turísticos, e de investigação do papel do setor público no alcance desta competitividade.

Desta forma vê-se como relevante fazer um estudo da cidade do ponto de vista do urbanismo já que a ordenação do turismo no município tem caráter territorial, englobando aspectos como infraestrutura e gestão ambiental e é variável das intervenções em termos de legislação – através dos instrumentos da ordenação do solo – e do planejamento – sendo a elaboração e aprovação e execução do planotrazado.

O espaço urbano se distingue do espaço rural e apresenta distintas formas de uso do solo, agrupadas em duas amplas categorias: 1) espaços livres ou públicos, que incluem a rede viária, parques, jardins, praias, e outros e são fundamentais ao turismo, que os utiliza enquanto componentes da sua oferta 2) os espaços parcelados, de domínio privado, apesar de também congregarem equipamentos comunitários, de utilidade pública; são igualmente direcionados ao turismo (assim como às mais diversas atividades econômicas), através dos empreendimentos turísticos privados ou mesmo de alguns públicos.

De uma forma geral o turismo impacta e é impactado pelo território, de forma positiva ou negativa. A produção de serviços turísticos é fortemente condicionada, tanto no que se refere à qualidade dos serviços como à rentabilidade das empresas, pelas transformações no território. Entender a estrutura existente da cidade faz-se importante, para planejar e prever os impactos que o desenvolvimento do turismo terá sobre a mesma.

Um autor que exemplifica de forma simples e detalhada as relações estabelecidas entre turismo e território é Knafou; Segundo ele, foram definidas



três categorias que classificam o turismo e território: 1) territórios sem turismo – cada vez mais raros, porém existentes; são caracterizados pela ausência de um território apropriado pela atividade turística. 2) turismo sem território – neste caso o turismo ocorre de forma quase indiferente à região que o acolhe, em equipamentos que praticamente não se inter-relacionam com o território em que se encontram implantados. 3) territórios turísticos – constituem territórios inventados e produzidos para o turismo, seja através de operadores ou planejadores turísticos.

É importante ressaltar que o principal objeto de consumo do turismo é o espaço, e esse, pode ser entendido, como o conjunto indissociável de objetos e de ações, de fixos e de fluxos. O turismo destaca-se e diferencia-se das demais atividades produtivas em função do seu consumo do espaço, sendo exatamente através do processo de consumo dos espaços pelo turismo que nascem os territórios turísticos.

A valorização de determinados atributos sócio espaciais dos territórios, por parte das diferentes fontes de “turistificação” faz com que o território acabe por ser hierarquizado. A preocupação com a necessidade de controle dos resultados do turismo e com o ordenamento do território por este ocupado tende a ser crescente principalmente para os destinos que estão almejando ampliar a sua competitividade turística. Esta preocupação está conduzindo o planejamento turístico a estar cada vez mais em evidência, trazendo consigo uma nova discussão sobre o papel que o Estado deve desempenhar no turismo e sobre os possíveis benefícios que a planificação pode vir a ocasionar aos destinos.

Entender o território não só permite um planejamento mais eficiente do turismo, mas também mostra as ameaças e oportunidade que o desenvolvimento dessa atividade trará ao município. A infraestrutura do município precisa ser analisada para que possa atender ou para que possam ser feitas melhorias visando atender a demanda turística da cidade.



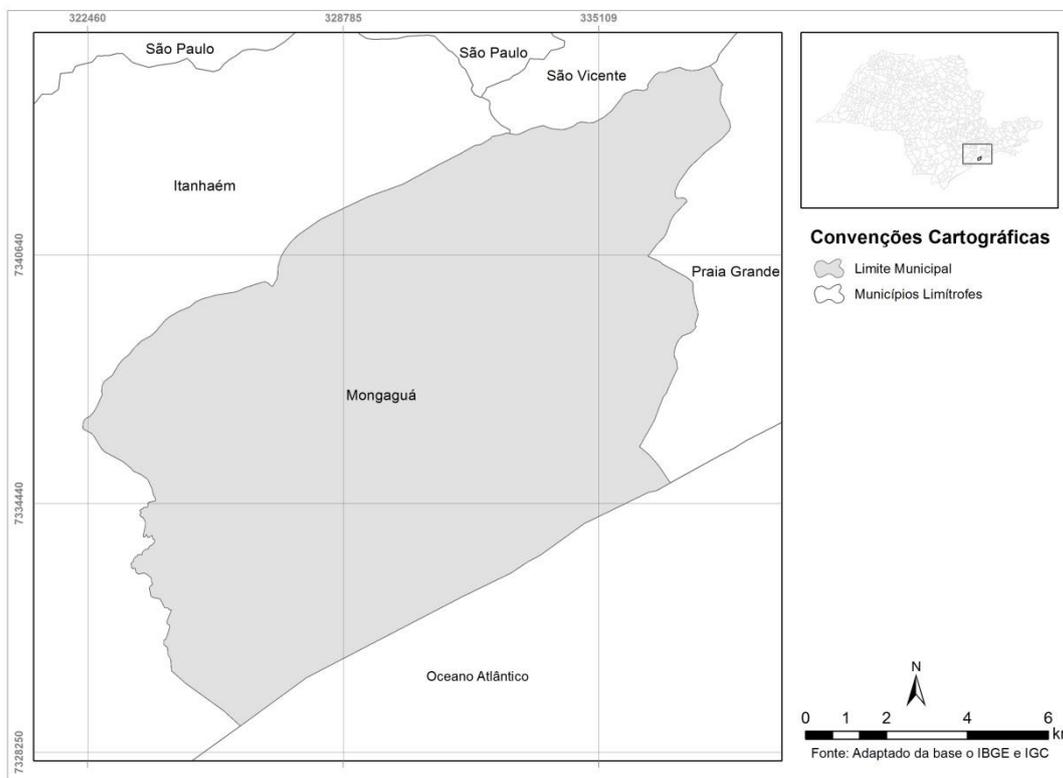
O turismo possui capacidade de gerar processos de reorganização espacial, mediante a criação de infraestrutura e configuração de verdadeiros eixos de centralidade no território. Desta forma, o estudo do município não pode ser somente de forma pontual, nos atrativos, equipamentos e serviços turísticos, mas também da cidade em sua composição geral, de forma a objetivar, o planejamento estratégico no município.

## 2. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO

### 2.1. Localização de Mongaguá

O município de Mongaguá está situado na região Sudeste do Brasil no Estado de São Paulo. Localiza-se a uma latitude 23° 39' 5.43" Sul e uma longitude 46° 51' 7.87" Oeste. Abrange uma área de 141.965 km<sup>2</sup>, em uma altitude média de 2 metros.

Figura 1 – Localização do Município de Mongaguá.



O município de Mongaguá está situado na Mesorregião do Litoral Sul Paulista. A mesorregião do Litoral Sul Paulista é uma das quinze mesorregiões

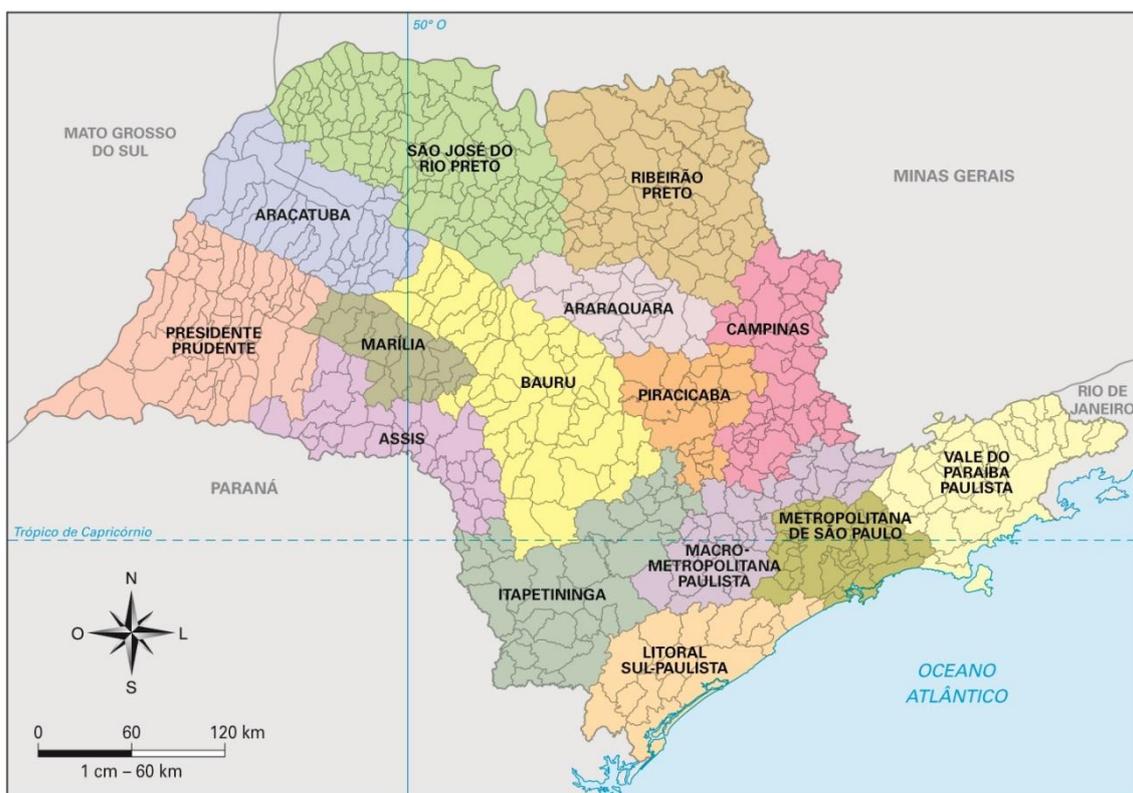


do estado brasileiro de São Paulo. É formada pela união de dezessete municípios agrupados em duas microrregiões (Itanhaém e Registro). Esta mesorregião abrange cerca de 13.200,893 km<sup>2</sup> com uma população estimada em 498.216 hab. (2010), de densidade demográfica em 37,7 hab/km<sup>2</sup>.

Mesorregião é uma subdivisão dos estados brasileiros que congrega diversos municípios de uma área geográfica com similaridades econômicas e sociais, que por sua vez, são subdivididas em microrregiões. Foi criada pelo IBGE e é utilizada para fins estatísticos e não constitui, portanto, uma entidade política ou administrativa.

Microrregião é, de acordo com a Constituição brasileira de 1988 (art. 25, §3º), um agrupamento de municípios limítrofes. Sua finalidade é integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, definidas por lei complementar estadual.

Mapa 1 - Mesorregião do Litoral Sul-Paulista



A mesorregião é composta pelos municípios Itanhaém, Itariri, Mongaguá, Pedro de Toledo, Peruibe, Barra do Turvo, Cajati, Cananeia, Eldorado, Iguape, Ilha Comprida, Jacupiranga, Juquiá, Miracatu, Pariquera-Açu, Registro e Sete

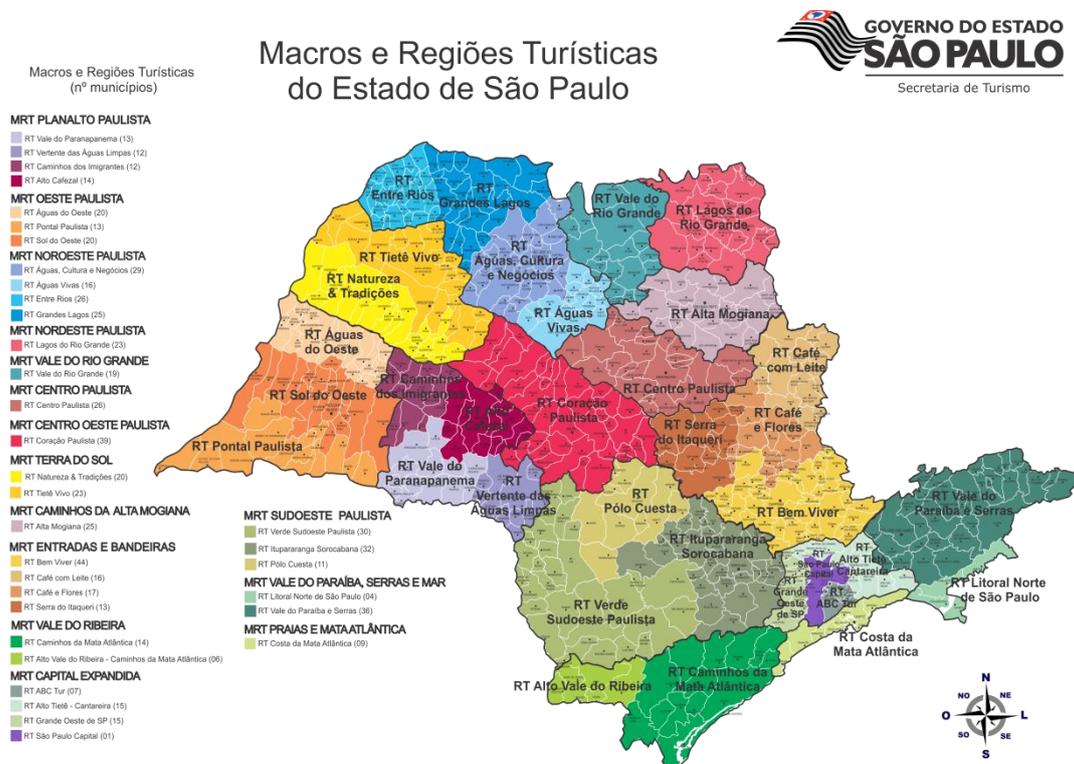


Barras.

O município de Mongaguá localiza-se na microrregião de Itanhaém que é composta pelos municípios de Itanhaém, Itariri, Mongaguá, Pedro Toledo e Peruíbe. A microrregião de Itanhaém é uma das microrregiões do estado brasileiro de São Paulo pertencente à mesorregião Litoral Sul Paulista. Sua população foi estimada em 2010 pelo IBGE em 218.840 habitantes e está dividida em cinco municípios. Possui uma área total de 2.012,292 km².

O Estado de São Paulo está ordenado em 34 regiões turísticas que se encaixam dentro de 15 macrorregiões. Tal divisão foi feita por dirigentes municipais (conselhos, prefeituras, coordenadorias e secretarias). Levou-se em consideração a proximidade geográfica e a afinidade entre produtos turísticos, como história e atrativos. Esta forma de organizar o Estado foi criada para facilitar a aplicação e o desenvolvimento de programas e projetos.

Mapa 2 - Macros e Regiões Turísticas do Estado de São Paulo



Fonte: <http://www.turismo.sp.gov.br/regioes/regioes-turisticas.html>



O município de Mongaguá está localizado na RT Costa da Mata Atlântica, composto pelos municípios: Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente.

A Costa da Mata Atlântica é o selo turístico criado para a região que abrange as nove cidades da Baixada Santista: Bertioga, Cubatão, Guarujá, Santos, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe. A marca, criada em 2003, pelos Santos e Região CVB e as nove prefeituras da região, segue uma tendência mundial e torna o destino muito mais atraente. Com apelo internacional, o nome agrega o valor da Mata Atlântica às praias e ao mar.

Desta forma, as nove cidades formam um único destino, com diversas opções: praias, ecoturismo, lazer, aventura, esportes, gastronomia, história, cultura e negócios. Com opções para todos os gostos, cada município tem suas peculiaridades, mas se completam entre si e oferecem 161 km de litoral, mata atlântica em abundância e uma estrutura para eventos e negócios de alta qualidade.

O destino integra o agito e o desenvolvimento de uma região metropolitana, com as belezas naturais típicas do litoral e da mata atlântica e o bucolismo nato das cidades históricas, para oferecer uma região única para cada visitante.

A Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) foi a primeira região metropolitana sem a participação de capital de estado criada no Brasil. Instituída pela Lei Complementar Estadual nº 815, de 1996, a região caracteriza-se pela grande diversidade de funções presentes nos municípios que a compõem. Em 2008, o Produto Interno Bruto (PIB) da região chegou a R\$ 41 bilhões, com uma participação de 4% no PIB do Estado.

Além de contar com o Parque Industrial de Cubatão e o Complexo Portuário de Santos, a RMBS desempenha funções de destaque no estado, com atividades industriais e de turismo, e outras de abrangência regional, como as relativas aos comércios atacadista e varejista, ao atendimento à saúde, educação, transporte e sistema financeiro. Além disso, a região possui uma



grande variedade de atividades de suporte ao comércio de exportação, originadas pelas operações no complexo portuário.

Nove municípios fazem parte da Região Metropolitana da Baixada Santista: Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente.

## **2.2. Clima**

O Brasil, pelas suas dimensões continentais, possui uma diversificação climática bem ampla, influenciada pela sua configuração geográfica, sua significativa extensão costeira, seu relevo e a dinâmica das massas de ar sobre seu território. Esse último fator assume grande importância, por atuar diretamente sobre as temperaturas e os índices pluviométricos nas diferentes regiões do país (CIIAGRO, 2015). Em especial, as massas de ar que interferem mais diretamente no Brasil, segundo o Anuário Estatístico do Brasil, do IBGE, são a Equatorial, tanto Continental como Atlântica; a Tropical, também Continental e Atlântica; e a Polar Atlântica, proporcionando as diferenciações climáticas (CIIAGRO, 2015).

O clima de uma dada região é condicionado por diversos fatores, dentre eles pode-se citar temperatura, precipitação, umidade relativa do ar, ventos e pressão atmosférica, os quais, por sua vez, são condicionados por fatores como altitude, latitude, morfologia do relevo, vegetação e continentalidade. De acordo com a classificação climática de Arthur Strahler, predominam no Brasil cinco grandes climas (CIIAGRO, 2015):

- Clima Equatorial Úmido: da convergência dos alísios, que engloba a Amazônia;
- Clima Tropical Alternadamente Úmido e Seco: englobando grande parte da área central do país e litoral do meio-norte;
- Clima Tropical Seco: tende a ser seco devido à irregularidade da ação das massas de ar, englobando o sertão nordestino e vale médio do rio São Francisco; e
- Clima Litorâneo Úmido: regiões expostas às massas tropicais marítimas, englobando estreita faixa do litoral leste e nordeste;
- Clima Subtropical Úmido: abrange costas orientais e subtropicais,

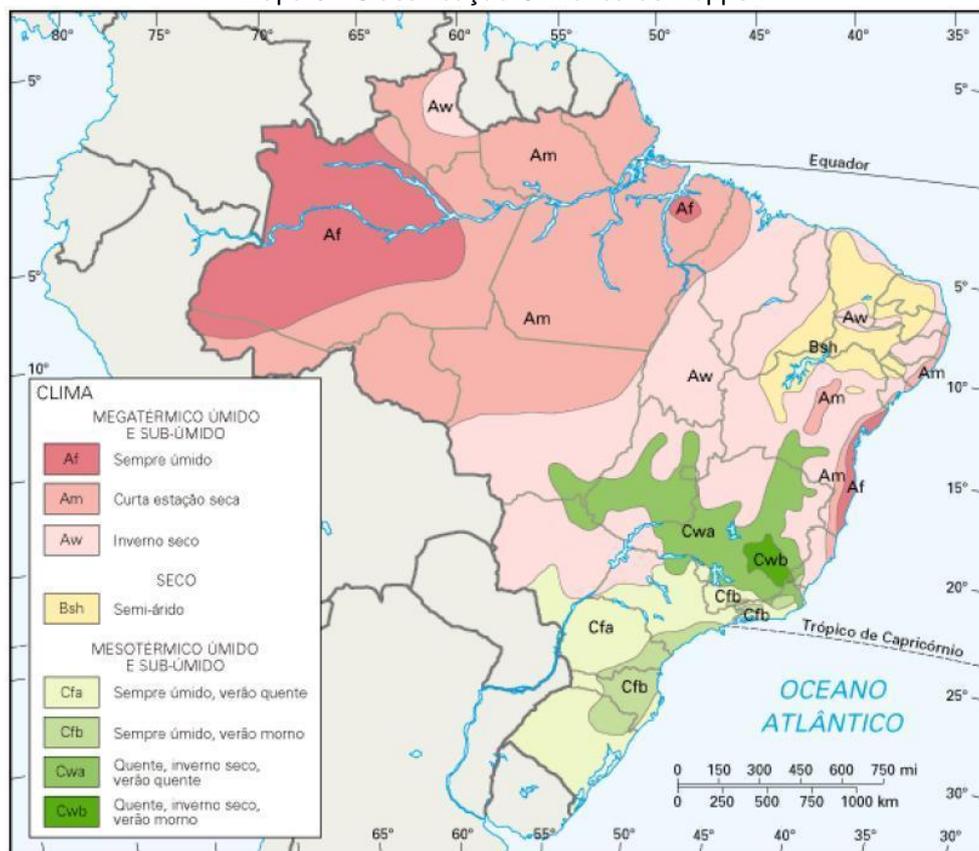


dominado largamente por massa tropical marítima, englobando a Região Sul do Brasil.

Na classificação climática de Köppen-Geiger (considerada o sistema de classificação global dos tipos climáticos mais utilizados em geografia, climatologia e ecologia) é baseada no pressuposto, com origem na fitossociologia e na ecologia, de que a vegetação natural de cada grande região da Terra é essencialmente uma expressão do clima nela prevalecente (CIIAGRO, 2015). Assim, as fronteiras entre regiões climáticas foram selecionadas para corresponder, tanto quanto possível, às áreas de predominância de cada tipo de vegetação, razão pela qual a distribuição global dos tipos climáticos e a distribuição dos biomas apresenta elevada correlação, como se observa na Figura 4.

Na determinação dos tipos climáticos de Köppen-Geiger são considerados a sazonalidade e os valores médios anuais e mensais da temperatura do ar e da precipitação. Cada grande tipo climático é denotado por um código, constituído por letras maiúsculas e minúsculas, cuja combinação denota os tipos e subtipos considerados (CIIAGRO, 2015).

Mapa 3 - Classificação Climática de Köppen





Fonte: Centro de Ensino Superior do Amapá (CEAP).<sup>1</sup>

O Estado de São Paulo é cortado pelo trópico de Capricórnio e possui praticamente todo seu território entre os paralelos 20 e 25º sul. Tipicamente tropicais. A maior parte dele, devido às áreas montanhosas de altitude, as temperaturas é amena, sendo tropical de altitude. As chuvas são em geral abundantes, sobretudo no verão, tornando o clima, tropical úmido, uma condição que favorece enormemente a agricultura e a pecuária em geral.<sup>2</sup>

Segundo a classificação de Köppen no Estado de São Paulo predomina o clima tropical e o temperado úmido. O tropical A se subdivide em Af - tropical úmido sem estação seca e Aw- tropical úmido com inverno seco. Os climas temperados úmidos Cse subdividem em Cwa - quente com inverno seco, Cwb - temperado com inverno seco, Cfa - quente sem estação seca e Cfb - temperado sem estação seca (CEPAGRI, 2015).

O tipo dominante no Estado de São Paulo é o Cwa, que abrange toda a parte central, sendo caracterizadas como clima tropical de altitude, chuvas no verão e seca no inverno, temperatura média do mês mais quente superior a 22°C. Algumas áreas serranas, com o verão ameno são classificadas no tipo Cwb, temperatura média do mês mais quente inferior a 22°C e durante pelo menos quatro meses é superior a 10°C (CEPAGRI, 2015).

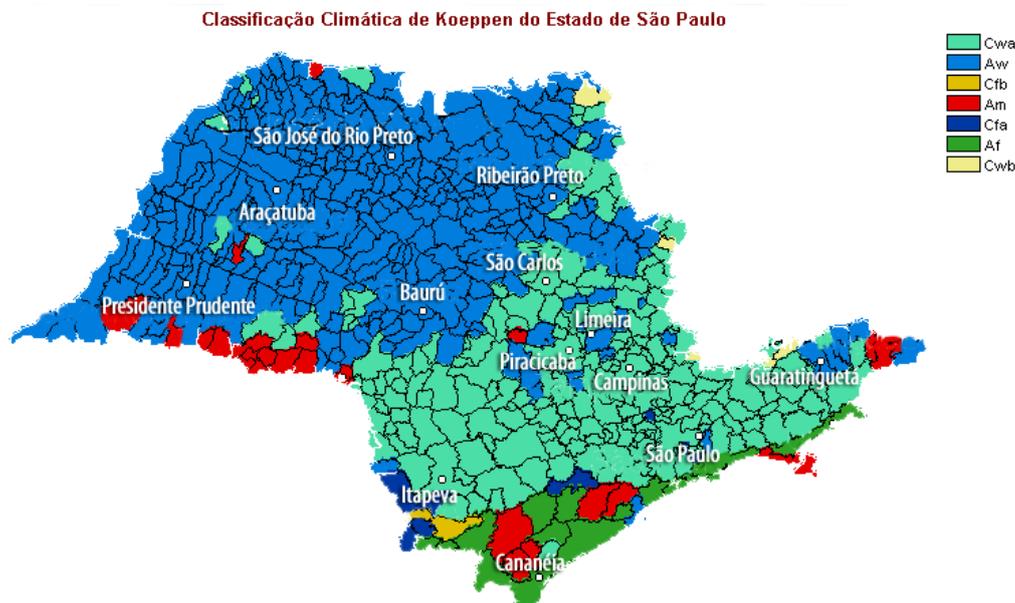
---

<sup>1</sup>Disponível em <http://www.ceap.br/material/MAT24102013154856.pdf>

<sup>2</sup> Disponível em: <http://www.ciiagro.sp.gov.br/climasp/conceituacao.html>



Mapa 4 - Classificação do clima do Estado de São Paulo através do Sistema Internacional de Köppen



Fonte: Mapa adaptado. Centro de Pesquisas Meteorológicas e Climáticas Aplicadas a Agricultura (CEPAGRI, 2015).

As regiões a Noroeste do Estado, mais quentes, pertencem ao tipo Aw, tropical chuvoso com inverno seco e mês mais frio com temperatura média superior a 18°C. O mês mais seco tem precipitação inferior a 60 mm e com período chuvoso que se atrasa para o outono. Em pontos isolados ocorre o tipo Am que caracteriza o clima tropical chuvoso, com inverno seco onde o mês menos chuvoso tem precipitação inferior a 60 mm. O mês mais frio tem temperatura média superior a 18°C (CEPAGRI, 2015).

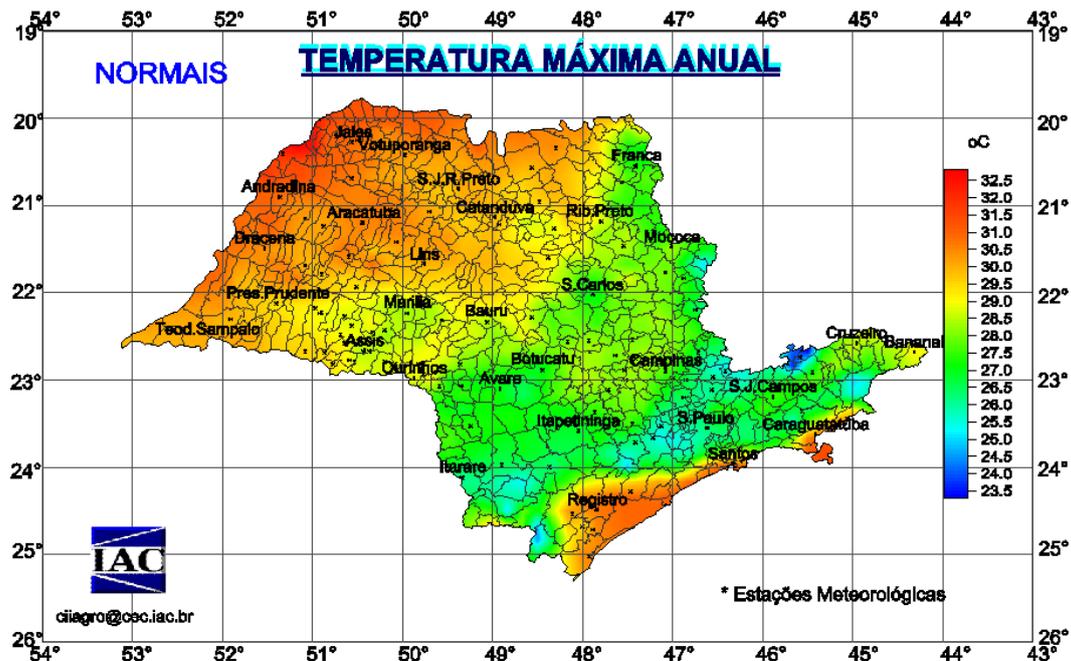
No Sul do Estado aparecem faixas de clima tropical, com verão quente, sem estação seca de inverno, do tipo Cfa onde a temperatura média do mês mais frio está entre 18°C e -3°C mesotérmico. As áreas serranas, mais altas, das serras do Mar e da Mantiqueira, com verão ameno e chuvoso o ano todo têm o clima classificado como Cfb de verão um pouco mais ameno, onde o mês mais quente tem temperatura média inferior a 22°C (CEPAGRI, 2015).

A faixa litorânea recebe a classificação Af, caracterizada pelo clima tropical chuvoso, sem estação seca com a precipitação média do mês mais seco superior a 60 mm (CEPAGRI, 2015).



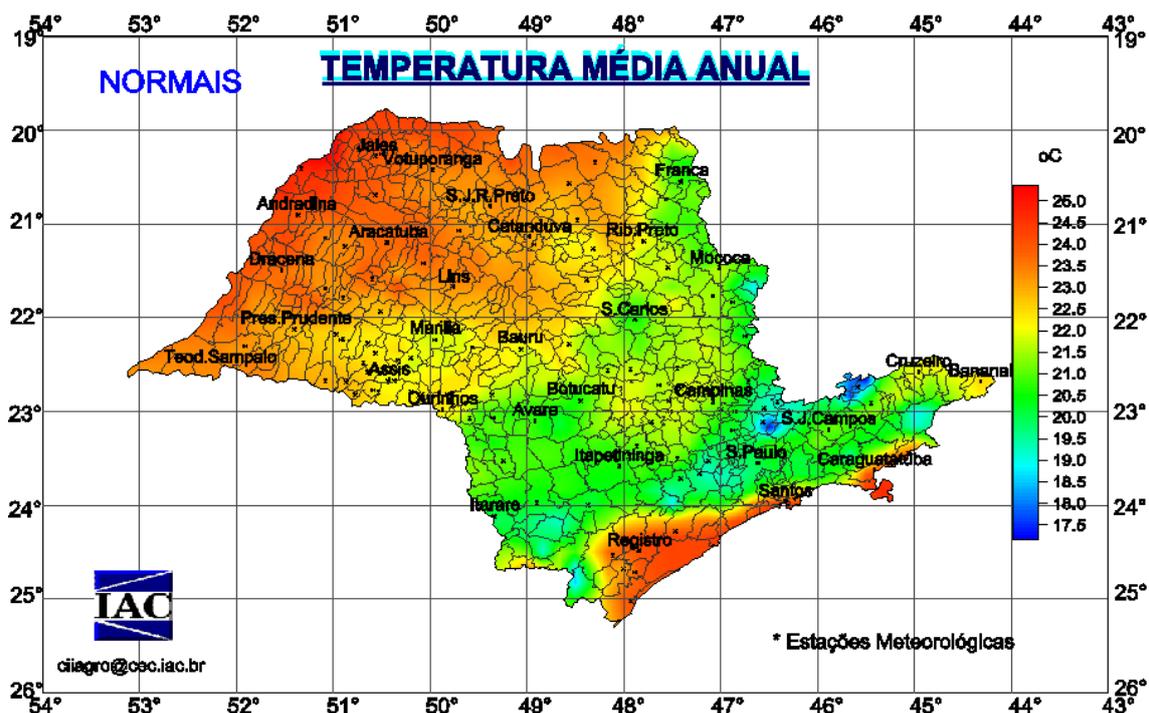
As faixas médias anual das temperaturas máximas, média e mínimas no Estado de São Paulo estão representadas nas Figuras 7, 8 e 9, respectivamente.

Mapa 5 - Temperatura Máxima Anual



Fonte: Centro Integrado de Informações agrometeorológicas, 2015.

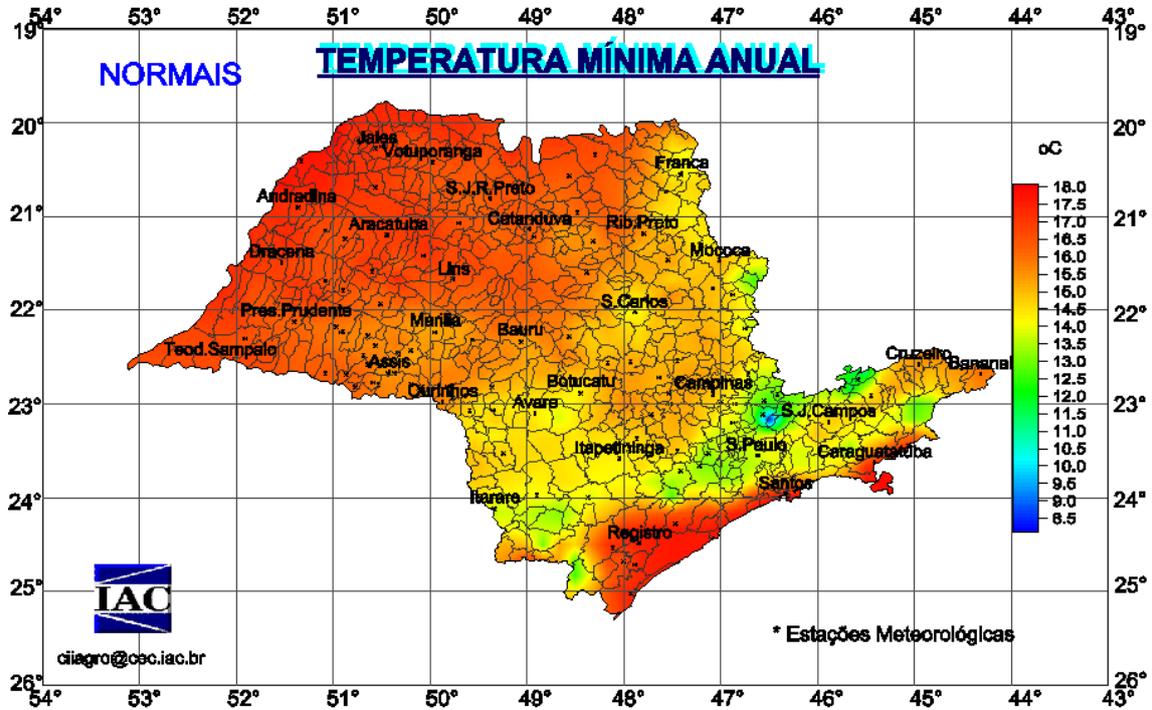
Mapa 6 - Temperatura Média Anual



Fonte: Centro Integrado de Informações agrometeorológicas, 2015.

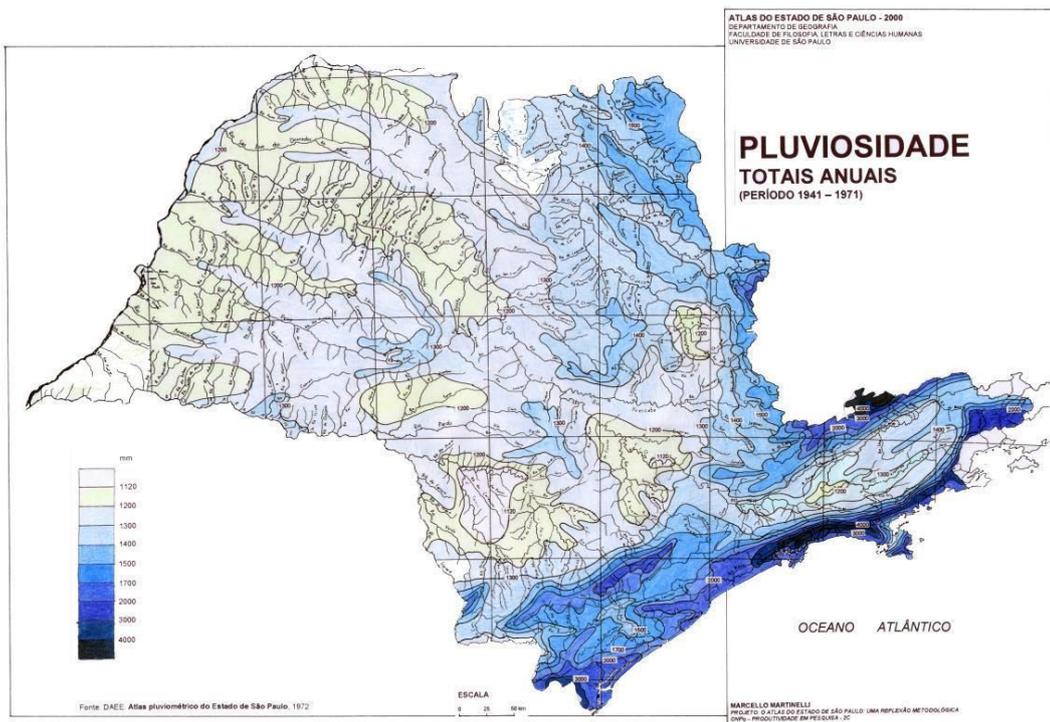


Mapa 7 - Temperatura Mínima Anual



Fonte: Centro Integrado de Informações agrometeorológicas, 2015.

Mapa 8 - Precipitações do Município

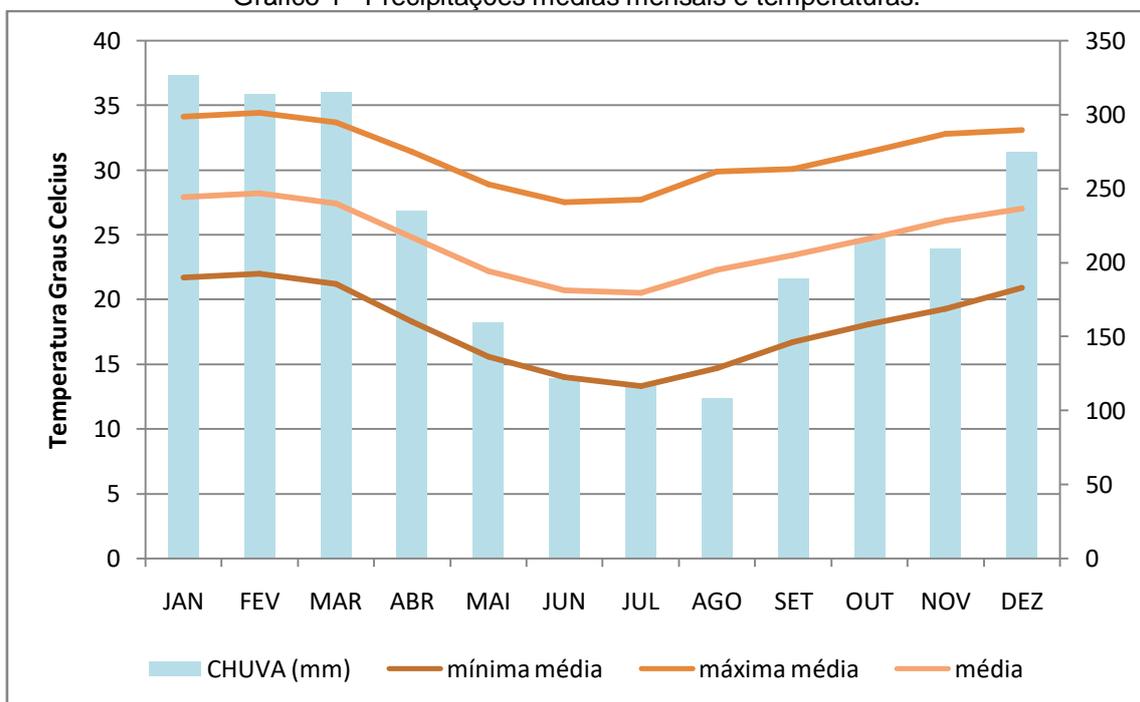




Fonte: Instituto Nacional de Meteorologia (INMET), 2000.

Segundo a classificação climática de Köppen o município de Mongaguá/SP está no domínio climático Af, que caracteriza-se como subtropical úmido. A distribuição de chuvas compreende o período primavera – verão. No inverno, as regiões abrigadas são as que mais se ressentem da redução da pluviosidade. O clima da RMBS (Região Metropolitana da Baixada Santista) é influenciado por massa de ar tropical atlântica, com características quente e úmida, e por massa de ar polar atlântica, fria e úmida. O confronto destas duas massas de ar na estação do verão, junto com os fatores climáticos da Serra do Mar, produz grande instabilidade, traduzida em elevados índices pluviométricos, colocando a região entre as áreas onde mais chove no Brasil. O clima é tropical chuvoso, sem estação seca e com a precipitação média do mês mais seco superior a 60mm, conforme classificação Af de Koeppen.

Gráfico 1– Precipitações médias mensais e temperaturas.



Fonte: [http://www.cpa.unicamp.br/outras-informacoes/clima\\_muni\\_351.html](http://www.cpa.unicamp.br/outras-informacoes/clima_muni_351.html)

Os dados apresentados na figura anterior frente ao comportamento climático do município de Mongaguá/SP quanto a pluviometria e a temperatura média, com base numa série histórica, estão apresentados na tabela à seguir.





Tabela 1 – Série Histórica Climática de Mongaguá.

MÊS	TEMPERATURA DO AR (C)			CHUVA (mm)
	mínima	média	máxima	
JAN	21,7	34,1	27,9	326,6
FEV	22	34,4	28,2	313,8
MAR	21,2	33,7	27,4	315,3
ABR	18,3	31,4	24,8	235,5
MAI	15,6	28,9	22,2	160
JUN	14	27,5	20,7	121,8
JUL	13,3	27,7	20,5	117,8
AGO	14,7	29,9	22,3	108,6
SET	16,7	30,1	23,4	189,3
OUT	18,1	31,4	24,7	215,7
NOV	19,3	32,8	26,1	209,4
DEZ	20,9	33,1	27	275,1
	<b>Média</b>			
Ano	18	31,2	24,6	2588,9
Min	13,3	27,5	20,5	108,6
Max	22	34,4	28,2	326,6

Fonte: [http://www.cpa.unicamp.br/outras-informacoes/clima\\_muni\\_351.html](http://www.cpa.unicamp.br/outras-informacoes/clima_muni_351.html)

A relação clima-turismo tem realizado numerosas reflexões. Estas reflexões têm se ordenado mediante três posturas diferenciadas. A primeira considera que a atração do clima, como elemento do meio natural, é suficiente para explicar a maior parte dos centros e fluxos turísticos. A segunda reforça que todo clima é potencialmente turístico. A terceira, no meio do caminho entre as anteriores, põe em evidência o papel dos fatores climáticos nos comportamentos turísticos e, às vezes, manifesta a necessidade de avaliar o potencial de atração dos diferentes climas de um território. [...] Os diferentes elementos ambientais que acomodam um território não são considerados unicamente nestes novos projetos como suportes das atividades turísticas, sem que também sejam considerados como fatores ativos que participam na elaboração de um produto de qualidade. Entre todos estes elementos, cuja consideração é necessária para realizar um planejamento coerente, de acordo com as novas exigências da demanda, merece ser destacado o clima. (MARTÍN, 2005, p.21-22).

O clima em Mongaguá interfere diretamente no fluxo de turistas. Por se tratar de um turismo realizado principalmente pelo turismo sol e praia, quando as condições climáticas não são favoráveis o turista não se desloca até o



município na mesma intensidade quando as condições de altas temperaturas ocorrem. Trabalhar para romper a sazonalidade gerada pela própria característica do município (cidade litorânea) é um dos desafios aos gestores do turismo no município e Mongaguá. Tais ações devem promover maiores interações entre os diversos nichos turísticos e estimular a presença do turista nas outras atratividades turísticas, como a religiosa, turismo rural, entre outras.

### **2.3. Geologia**

A evolução geológica do litoral paulista foi condicionada por dois conjuntos de fenômenos, com distintas escalas temporais. O primeiro está ligado ao soerguimento da Serra do Mar e subsequente subsidência da Bacia de Santos, relativos às reativações tectônicas ocorridas no final do Cretáceo (Almeida, 1976). O segundo é relacionado às variações do nível do mar durante o Quaternário. No litoral paulista, Suguio & Martin (1978) registraram a existência de dois eventos transgressivos-regressivos denominados de Cananéia e Santos, com idades relativas ao máximo transgressivo de 120.000 e 5.100 AP respectivamente.

Esta evolução geológica determinou a geomorfologia da linha de costa paulista e da plataforma continental adjacente. A ilha de São Sebastião é considerada o principal marcador geomorfológico tanto da linha de costa como da plataforma continental interna. Nesta região, ocorre uma mudança na direção geral da linha de costa, de NE-SW ao sul da ilha de São Sebastião para E-W ao norte. Na porção ao sul da Ilha de São Sebastião, a plataforma continental possui isóbatas equidistantes e paralelas à linha de costa, até a região próxima da isóbata de 100 metros. Sua composição é predominantemente arenosa. Na direção norte, a partir da ilha de São Sebastião, este comportamento se altera, tornando-se bastante irregular, com um aumento da declividade na plataforma interna, próximo à ilha. As isóbatas se distribuem com espaçamento variável apresentando estreitamento e aumento da declividade na plataforma, sobretudo entre as profundidades de 80 e 110 metros. A maior complexidade do relevo submarino favorece a deposição de lamas (Zembruscki, 1979).



A configuração das isóbatas indica, também, a existência de vários canais e vales submarinos que cortam a plataforma continental, destacando-se os canais Cananéia, Queimada Grande, São Sebastião e Búzios (Zembruski, 1979).

Estas feições foram desenvolvidas em nível de mar mais baixo e apresentam expressão no fundo marinho atual. Já a costa é marcada pela existência do alinhamento oblíquo da Serra do Mar e por planícies sedimentares quaternárias individualizadas sendo estas maiores na porção sul do litoral. Esta configuração da costa paulista permitiu a compartimentação em dois setores distintos, sul e norte. A porção sul, que se estenderia da Ilha Comprida até a Praia Grande, seria então caracterizada pela presença de praias extensas, contínuas, retilíneas existentes em grandes planícies costeiras. A porção norte entre a Ilha de São Sebastião até Ubatuba seria caracterizada por uma costa recortada (devido à proximidade da Serra do Mar), com a presença de diversas baías e enseadas e também de praias de pequenas dimensões (também conhecidas como praias de bolso) e orientações.

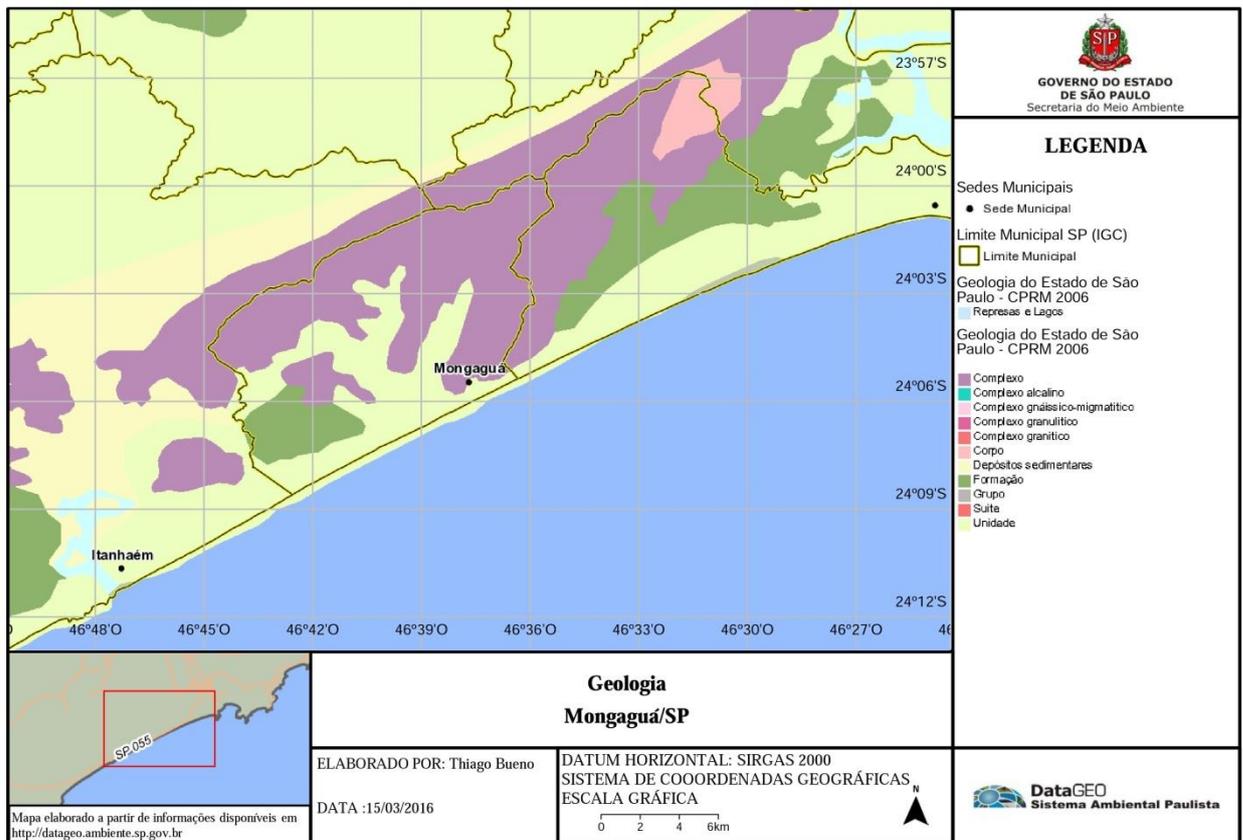
O trecho entre Santos e Ilha de São Sebastião apresenta características de ambos os segmentos, sendo considerada como uma zona de transição entre estes. Os sistemas de drenagem do litoral paulista estão limitados a maior ou menor distância da Serra do Mar, sendo a bacia do rio Ribeira de Iguape a mais extensa. As demais bacias hidrográficas de expressão regional seriam: Una do Prelado, Itanhaém, Itapanhaú e Juqueriquerê. Características originais destas bacias de drenagem mostram-se, muitas vezes, alteradas, em decorrência da atividade minerária e do processo de ocupação. Estudos sobre características hidráulicas destes rios são bastante raros, exceto aqueles correspondentes ao rio Ribeira de Iguape. Alguns estudos mostram correlações entre as vazões dos rios e a pluviosidade local. A classificação mais recente da costa paulista foi efetuada por Ponçano et al. (1999), que indicaram a existência de cinco grandes compartimentos: Cananéia a Praia Grande, Santos a Bertioga, Bertioga a Toque-Toque, Toque-Toque a Tabatinga e Tabatinga a Picinguaba.



Esta compartimentação foi baseada no estudo das praias, e considerou ainda os indicativos de tendências resultantes de deriva litorânea que representam a somatória de processos sedimentares ao longo de dezenas de anos nesta costa. Esta classificação da costa paulista é ainda bastante coincidente com a distribuição espacial das principais bacias hidrográficas do litoral.



Mapa 9 – Geologia de Mongaguá/SP.



Segundo o Mapa Geológico de Mongaguá/SP há o predomínio da formação geológica, denominado Complexo Costeiro, com unidades de gnaisses bandados (NPccgb), formados no período Proterozóico com predomínio de rochas metamórficas, representado no mapa pela coloração roxa. Outro domínio geológico existente no município, representado pela coloração verde, trata-se da formação Cananéia (Q1cn) do período Cenozóico, caracterizado por depósitos de areia, argila, argilito siltico e siltitos arenosos com predomínio de rochas sedimentares.



## 2.4. Geomorfologia

Geomorfologicamente, o litoral paulista está contido na unidade Província Costeira definida por Almeida (1964), IPT (1981) e Ross & Moroz (1997). A Província Costeira é subdividida nas subzonas Serrania Costeira e Baixada Litorânea, sendo que cada subzona possui características geomorfológicas próprias, refletindo as condições genéticas ligadas ao arcabouço tectônico.

Este compartimento é composto pelas praias situadas nas planícies costeiras de Itanhaém e Praia Grande. A planície costeira de Itanhaém apresenta direção aproximada de N50°E e dimensões máximas de 40 quilômetros de comprimento por cerca de 15 quilômetros de largura. Trata-se, na verdade, de uma planície costeira intercalada por morros cristalinos com diferentes faixas de sedimentação, entre o sopé da Serra do Mar e a linha de praias retilíneas. (Sant'Anna Neto, 1990). As praias apresentam características dissipativas, sendo extensas, planas, compostas por areias finas a muito finas e com larga zona de arrebentação. Neste compartimento as praias são, em geral, estáveis, regidas por uma resultante geral do transporte sedimentar rumo nordeste.

Este compartimento engloba as planícies costeiras de Itanhaém e da Praia Grande. A configuração desta planície aproxima-se de uma semi-elipse, sendo o arco dado à nordeste (NE) pelo Esporão de Mongaguá, a norte e noroeste (N e NW) por trechos da Serra do Mar e a sudoeste (SW) pelo Maciço de Itatins-Juréia. A corda da semi-elipse é dada pelo Oceano Atlântico.

O relevo da Serra do Mar e sua disposição leste-oeste constituem um obstáculo para as frentes de baixo declive, que ocorrem, normalmente, durante a primavera e o verão, contribuindo para uma maior ocorrência de frentes estacionárias (Sant'Anna Neto, 1990). Há uma diminuição progressiva das precipitações em direção a Serra do Itatins, que desvia parte dos fluxos polares, criando uma zona de sobra de chuvas na região de Peruíbe e Itanhaém. O distanciamento progressivo das vertentes serranas também contribui para a diminuição da pluviosidade neste compartimento que possui média pluviométrica anual entre 1750 a 2250 mm. Essa alternância na atuação



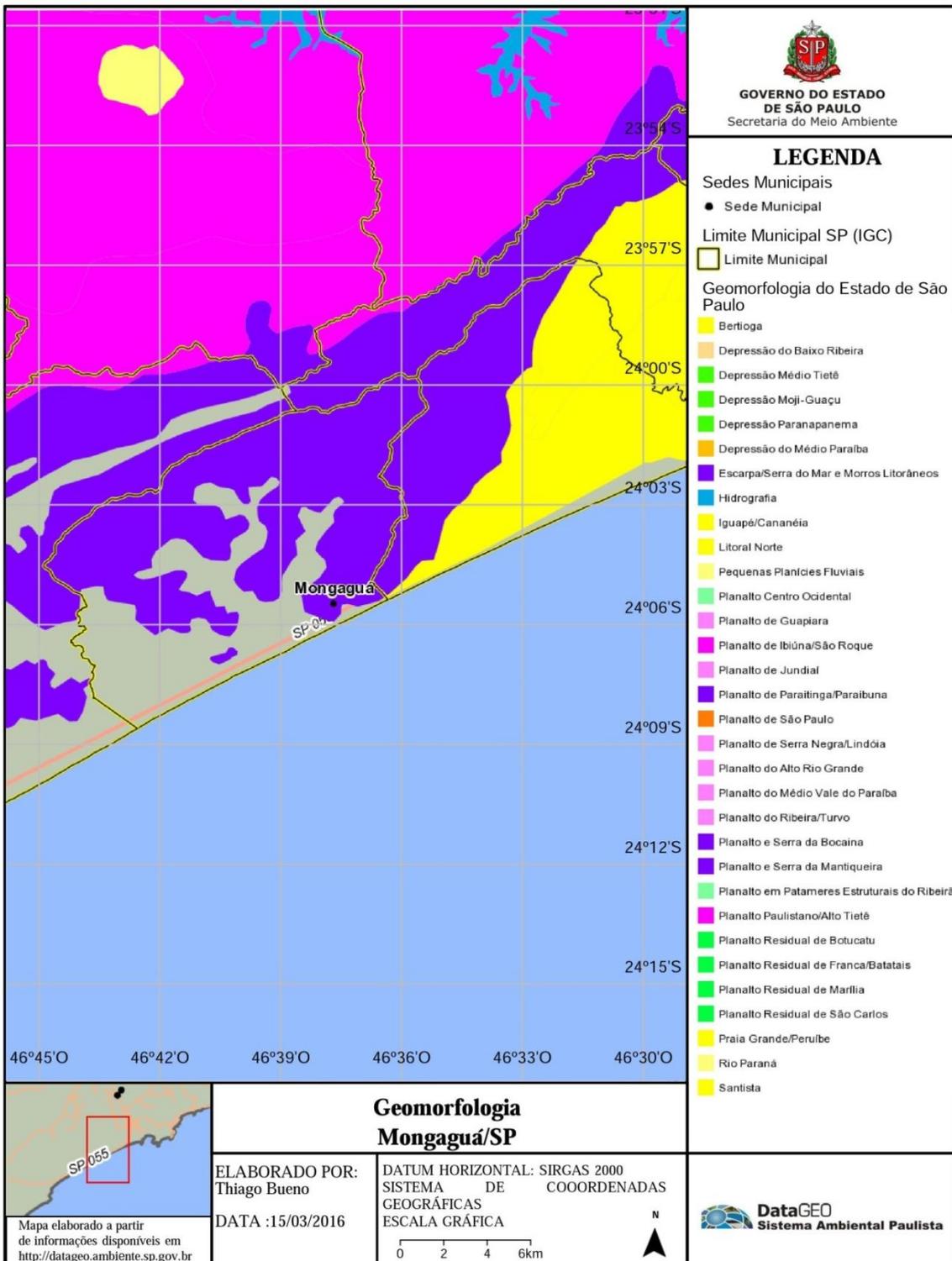
das massas de ar faz com que exista uma alternância entre o sentido geral de transporte costeiro nos dois setores deste compartimento. Na maior parte do ano, o sentido predominante de transporte é rumo SW fato este corroborado por Araújo (2000), mas segundo Ponçano et al. (1999) e Cazzoli y Goya & Tessler (2000) a resultante geral do transporte sedimentar é rumo NE, devido à ação mais rara, porém mais intensa, dos sistemas polares. Esta configuração meteorológica-oceanográfica, aliada à ausência de obstáculos ao transporte sedimentar na zona costeira, resultou na construção de praias extensas, planas, retilíneas, constituídas predominantemente por areias finas e muito finas, com características dissipativas (segundo a classificação de Wright & Short; 1983).

Estas praias apresentam bastante mobilidade de sedimentos entre os setores emerso e submerso, porém de modo geral podem ser consideradas estáveis sem predomínio de processos erosivos/ deposicionais. Este quadro geral é quebrado em caráter puntual, devido a alterações impostas pelas fozes dos rios Peruíbe e Itanhaém, obstáculos naturais como a Pedra dos Jesuítas, Morro do Paranambuco e a ponta de Itaipu, e ainda obras de engenharia situadas na região praias como a Plataforma Marítima de Pesca e o molhe na foz do rio Mongaguá.

Em síntese, o município de Mongaguá apresenta como geomorfologia Escarpas e/ou Serras do Mar e Morros Litorâneos, assim como as planícies litorâneas (Mapa 9). No mapa 10 verifica-se a altimetria do município de Mongaguá/SP e sua relação com a geomorfologia.

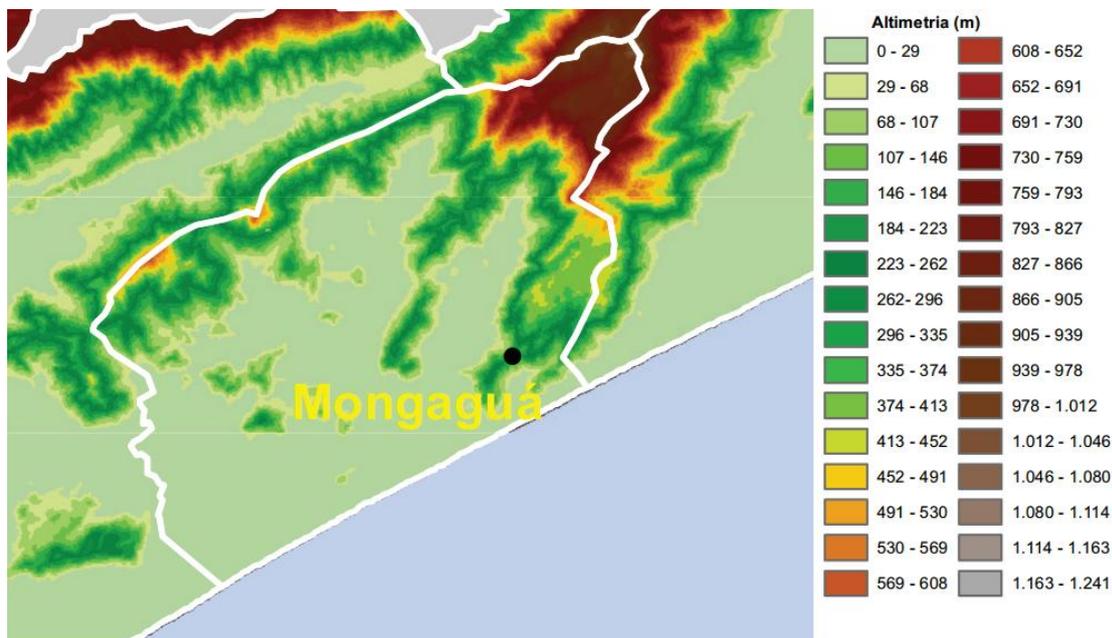


Mapa 10 – Geomorfologia de Mongaguá/SP.





Mapa 11 – Altimetria de Mongaguá/SP.



Fonte: Adaptado do Plano Regional Integrado de Saneamento Básico para a UGRHI 7 (dezembro/2010).

Na Serra do Mongaguá registram-se topos arredondados, escarpas de linha de falha, afloramento rochoso e linhas de cumeada abruptas de grandes extensões. Concavidades nas vertentes predominam nesta área e vertentes retilíneas são encontradas com grande frequência.

No setor de Planície Quaternária foram identificadas áreas de sedimentação recente, a saber (Souza e Cunha, 2012):

- Acumulação Marinha (Am) formada por sedimentos predominantemente arenosos depositados por ação da deriva litorânea, marés e ondas. As áreas de Acumulação Marinha (Am) apresentam interesse turístico ao município, já que abrigam as praias de uso coletivo.

- Acumulação de Terraços Marinhos em dois níveis (Atm I e Atm II), situada acima do nível do mar e composta por sedimentos arenosos. As áreas de acumulação de terraço marinho (Atm I e Atm II) apresentam forma plana, com leve inclinação para o mar e ruptura de declive em relação à acumulação marinha atual. Campos de dunas são encontrados nos dois níveis de terraços, sendo que alguns destes campos estão arrasados pela urbanização, restando somente vestígios do retrabalhamento das areias pelo vento. A transição entre



Atm II e Atm I é marcada pela presença de uma ruptura topográfica, ou seja, há uma mudança nítida de um nível de terraço para outro. A presença da rodovia Padre Manuel da Nóbrega na passagem do Atm II para o Atm I dificulta precisar os limites entre estes devido a sua construção ser realizada sobre aterros que distorcem a topografia.

- Acumulação de Planície e Terraço Fluvial (Aptf), formada por sedimentos transportados pela ação das águas fluviais. As áreas de acumulação de planície e terraço fluvial (Apft) ocorrem com maior intensidade no interior do continente, margeando os rios.

- Acumulação de Planície Flúvio-Marinha (Apfm), caracterizadas como terrenos baixos com lamas de depósitos recentes, sujeitos as inundações das marés. Na transição entre cristalino e sedimentar estão as Rampas de Colúvio (Rc), constituídas de material transportado da Serra do Mar pela força da gravidade, com o auxílio do escoamento superficial. A partir das características descritas acima, constata-se que o município apresenta dois setores distintos: Sistema Serrano e Planície Quaternária ou Costeira. Apesar da diversidade de processos ocorrentes, deve-se considerar que estes sistemas estão inter-relacionados através da troca de energia e matéria de forma contínua.



## 2.5. Socio Econômico

Mongaguá é uma palavra indígena que, conforme o tradutor, significa: “água pegajosa” ou “montanhas que vão ao mar”. Nome dado pelos índios guaranis que viviam às margens dos rios Mongaguá e Aguapéu. No século XVI, segundo historiadores, emissários de Martim Afonso de Souza, em suas viagens pelo litoral paulista, paravam em Mongaguá para descansar. Aos poucos, foram surgindo moradores fixos e, conseqüentemente, as primeiras propriedades. Parte do território atual de Mongaguá situava-se, naquela época, na Capitania de São Vicente e outra na Capitania de Itanhaém.

Em 1776, o Sítio de Mongaguá foi arrematado em leilão público pelo coronel Bonifácio José de Andrada, pai do Patriarca da Independência, José Bonifácio de Andrada e Silva. A propriedade foi vendida ao padre João Batista Ferreira (1814) e, posteriormente, a Antônio Gonçalves Nobre (1847), Manuel Bernardes Muniz (1851) e a Heitor Peixoto (1892).

Após a Segunda Guerra Mundial é que Mongaguá começou a se desenvolver. A construção da rodovia Padre Manoel da Nóbrega, ligando Mongaguá a São Paulo, deu um grande impulso ao crescimento do distrito. Em 24 de dezembro de 1948 foi criado o distrito de Mongaguá.

Com a criação do distrito de Mongaguá o desenvolvimento no setor comercial teve um grande impulso. Em 1959 Mongaguá foi elevada à categoria de cidade, pela criação do município.

A formação administrativa do município iniciou-se com o Distrito criado com a denominação de Praia Grande pelo Decreto Estadual n.º 9.775, de 30-11-1938, subordinado ao município de Itanhaém. No quadro fixado para vigorar no período de 1939 a 1943, o distrito de Praia Grande figura no município de Itanhaém. Pela Lei Estadual n.º 233, de 24-12-1948, o distrito de Praia Grande tomou a denominação de Mongaguá.

Em divisão territorial datada de 1-VII-1950 o distrito Mongaguá figura no município de Itanhaém. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 1-VII-1955.

Elevado à categoria de município com a denominação de Mongaguá



pela Lei Estadual n.º 5.285, de 18-02-1959, sendo desmembrado do município de Itanhaém. Sede no antigo distrito de Mongaguá. Constituído do distrito sede. Instalado em 01-01-1960. Em divisão territorial datada de 1-VII-1960 o município é constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2014.

### 2.5.1. População

Tabela 2 – Território e População

	Ano	Município	Reg. Metr.	Estado
Área (Em km2)	2015	141,87	2.420,50	248.222,36
População	2015	50.603	1.749.343	43.046.555
Densidade Demográfica (Habitantes/km2)	2015	356,69	722,72	173,42
Taxa Geométrica de Crescimento Anual da População - 2010/2015	2015	1,84	1,02	0,87
Grau de Urbanização (Em %)	2014	99,56	99,81	96,21
Índice de Envelhecimento (Em %)	2015	75,50	71,73	67,2
População com Menos de 15 Anos (Em %)	2015	21,20	20,29	19,63
População com 60 Anos e Mais (Em %)	2015	16,01	14,56	13,19
Razão de Sexos	2015	98,41	91,97	94,8

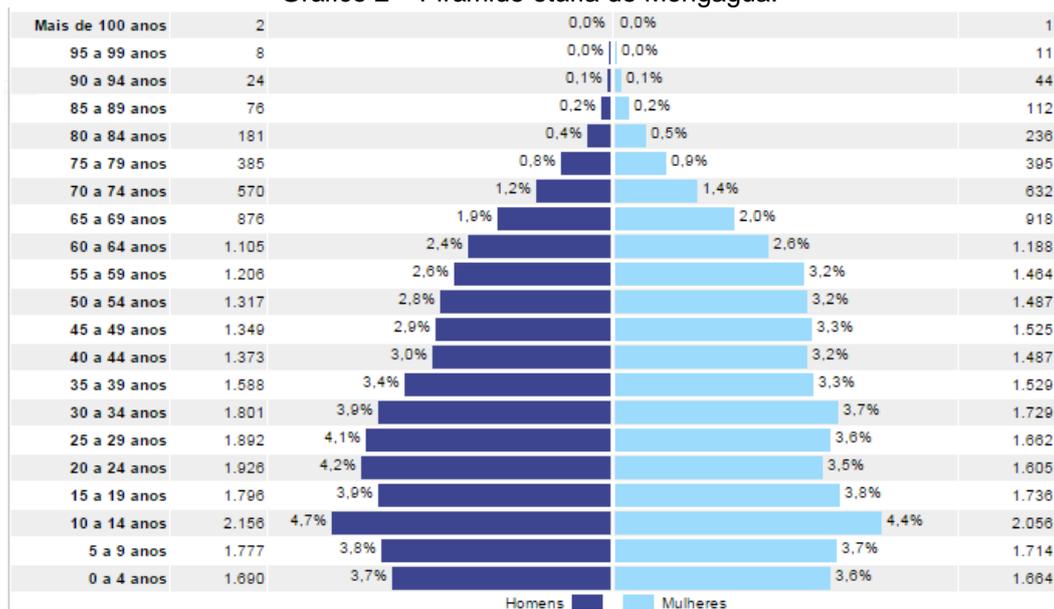
Fonte: SEADE - Governo do Estado de São Paulo.

De acordo com o Censo de 2010 do IBGE a população de Mongaguá é estimada em 52.492 mil habitantes, tendo uma densidade demográfica de aproximadamente 141,865 habitantes/km<sup>2</sup>.

A pirâmide etária de Mongaguá permite deduzir que a população deste município possui uma diminuição na taxa de natalidade, sendo que grande da população se encontra economicamente ativa.



Gráfico 2 – Pirâmide etária de Mongaguá.



Fonte: IBGE, 2016b.

A dedução acima pode ser afirmada através dos dados que foram organizados pelo SEADE (2016), pois no ano de 2014 a taxa de natalidade foi de 13,89 nascimentos a cada mil habitantes e no ano de 2011 esta taxa foi de 15,37 nascimentos a cada mil habitantes, ou seja, houve uma diminuição na natalidade do município. A taxa de mortalidade infantil para o ano de 2014 foi de 8,70 mortos a cada mil nascidos vivos, se comparado com o valor do ano de 2012 que foi de 20,03 mortos a cada mil nascidos vivos, houve uma diminuição na mortalidade infantil. (SEADE, 2016).

### 2.5.2. Índice de Desenvolvimento Humano

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde. Essa abordagem permite a interpretação de dados de qualidade de vida em uma localidade.

Mongaguá tem o IDH 0,754, em 2010, o que situa esse município na faixa de Desenvolvimento Humano Alto (IDHM entre 0,700 e 0,799). A



dimensão que mais contribui para o IDH do município é longevidade, com índice de 0,854, seguida de renda, com índice de 0,699, e de educação, com índice de 0,719. A tabela abaixo apresenta uma comparação entre o município de Mongaguá e o Estado de São Paulo.

Mongaguá se encontra na 199ª posição do ranking do IDH do município (IDH-M), elaborado pelo PNUD.

Tabela 3 – Condições de Vida

Descrição	Ano	Município	Reg. Metr.	Estado
Índice Paulista de Responsabilidade Social - IPRS - Dimensão Riqueza	2012	36	49	46
Índice Paulista de Responsabilidade Social - IPRS - Dimensão Longevidade	2012	59	70	70
Índice Paulista de Responsabilidade Social - IPRS - Dimensão Escolaridade	2012	47	48	52
Índice Paulista de Responsabilidade Social - IPRS	2012	Grupo 2 - Municípios que, embora com níveis de riqueza elevados, não exibem bons indicadores sociais.		
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - IDHM	2010	0,754		0,783
Renda per Capita - Censo Demográfico (Em reais correntes)	2010	552,11	809,49	853,75
Domicílios Particulares com Renda per Capita até 1/4 do Salário Mínimo - Censo Demográfico (Em %)	2010	12,25	8,14	7,42
Domicílios Particulares com Renda per Capita até 1/2 Salário Mínimo - Censo Demográfico (Em %)	2010	28	19,83	18,86

Fonte: SEADE - Governo do Estado de São Paulo.

Tabela 4 - Comparação do IDH-M de Mongaguá e do Estado de São Paulo

Município	IDHM	IDHM Longevidade	IDHM Renda	IDHM Educação
Mongaguá	0,754	0,854	0,699	0,719
São Paulo	0,783	0,845	0,789	0,719

Fonte: PNUD, 2010.

### 2.5.3. Atividades Econômicas

Segundo levantamento realizado pelo SEADE (2016), o município de Mongaguá possui grande representatividade no setor de serviços, seguido do setor industrial e de agropecuária.



Tabela 5 – Participação (%) de Mongaguá e do Estado de São Paulo em diferentes setores da economia

Setor	Mongaguá	São Paulo
Agropecuária	1,30	1,89
Indústria	14,10	24,99
Serviços	84,60	73,12

Fonte: SEADE, 2016.

Os setores de atividades econômicas desenvolvidas em Mongaguá geraram quase 7 mil empregos formais, com salário médio de R\$ 2.024,65 mensais, podendo ser divididos conforme tabela a seguir.

Tabela 6 – Participação dos empregos formais e seus respectivos salários médios (R\$) no município de Mongaguá.

Setor	%	R\$
Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca e Aquicultura	0,22	860
Indústria	4,39	2.311,59
Construção	8,07	1.464,27
Comércio Atacadista e Varejista e do Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas	33,8	1.499,85
Serviços	53,51	2.421,78

Fonte: SEADE, 2016.

Tabela 7 – Emprego e Rendimento.

Descrição	Ano	Município	Reg. Metr.	Estado
Participação dos Empregos Formais da Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca e Aquicultura no Total de Empregos Formais (Em %)	2014	0,22	0,20	2,28
Participação dos Empregos Formais da Indústria no Total de Empregos Formais (Em %)	2014	4,39	6,35	19,38
Participação dos Empregos Formais da Construção no Total de Empregos Formais (Em %)	2014	8,07	6,46	5,23
Participação dos Empregos Formais do Comércio Atacadista e Varejista e do Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas no Total de Empregos Formais (Em %)	2014	33,80	21,59	19,72
Participação dos Empregos Formais dos Serviços no Total de Empregos Formais (Em %)	2014	53,51	65,39	53,39
Rendimento Médio dos Empregos Formais	2014	860,00	1.556,60	1.652,59



da Agricultura, Pecuária, Produção Florestal,  
Pesca e Aquicultura (Em reais correntes)

Rendimento Médio dos Empregos Formais da Indústria (Em reais correntes)	2014	2.311,59	5.547,79	3.194,95
Rendimento Médio dos Empregos Formais da Construção (Em reais correntes)	2014	1.463,27	2.047,85	2.385,21
Rendimento Médio dos Empregos Formais do Comércio Atacadista e Varejista e do Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas (Em reais correntes)	2014	1.499,85	1.701,97	2.072,24
Rendimento Médio dos Empregos Formais dos Serviços (Em reais correntes)	2014	2.421,78	2.515,39	2.903,96
Rendimento Médio do Total de Empregos Formais (Em reais correntes)	2014	2.024,65	2.499,64	2.740,42

Fonte: SEADE - Governo do Estado de São Paulo.

#### 2.5.4. Produto Interno Bruto

O Produto Interno Bruto (PIB) representa a soma do que foi produzido em um município durante determinado período de tempo, estes valores vêm a demonstrar a capacidade competitiva das economias municipais, bem como sua composição setorial (IBGE, 2016c).

A tabela abaixo demonstra a divisão do PIB ( em reais) do ano de 2013 entre os setores de Agropecuária, Indústria e Serviços, para o município de Mongaguá e o Estado de São Paulo.

Tabela 8 – PIB (em reais) de Mongaguá e do Estado de São Paulo.

Setor	Mongaguá	São Paulo
Agropecuária	8.557,46	11.265.005
Indústria	92.802,49	193.980.716
Serviços	765.089	406.723.721

Fonte: IBGE,2016a.

Tabela 9 – Economia.

Descrição	Ano	Município	Reg. Metr.	Estado
Participação nas Exportações do Estado (Em %)	2014	-	10,699600	100,000000
Participação da Agropecuária no Total do Valor Adicionado (Em %)	2012	1,30	0,28	1,87



Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (Em %)	2012	14,10	15,63	22,89
Participação dos Serviços no Total do Valor Adicionado (Em %)	2012	84,60	84,09	75,24
PIB (Em milhões de reais correntes)	2012	14.191,70	27.907,28	40.379,00
Participação no PIB do Estado (Em %)	2012	0,040532	2,799745	100,00000

Fonte: SEADE - Governo do Estado de São Paulo.

### 2.5.5. EDUCAÇÃO

Mongaguá possui, em sua rede de ensino, 55 escolas, sendo que 42 são escolas municipais (Creches, ensino pré-escolar e ensino fundamental), 07 são escolas estaduais (ensino fundamental e ensino médio), 01 ETEC, e 05 são escolas particulares. (SECRETARIA DE EDUCAÇÃO DE SÃO PAULO, 2015).

Tabela 10 – Educação.

Descrição	Ano	Município	Reg. Metr.	Estado
Taxa de Analfabetismo da População de 15 Anos e Mais - Censo Demográfico (Em %)	2010	4,85	4,09	4,33
População de 18 a 24 Anos com pelo Menos Ensino Médio Completo - Censo Demográfico (Em %)	2010	51,73	--	57,89

Fonte: Secretaria De Educação de São Paulo, 2015.

Tabela 11 – Relação das instituições de ensino do município de Mongaguá.

<b>Escolas Públicas Estaduais</b>	EE AGENOR DE CAMPOS
	EEAIDA LEDA BAUER DAVIES PROFESSORA
	EE ALDEIA AGUAPEU
	EE ARACY DA SILVA FREITAS PROFESSORA
	EE CENTRO DE ATEND SOCIOEDUC AO ADOLESCENTE MONGAGUA UI
	EECENTRO DE PROGRESSAO PENITENCIARIA DE MONGAGUA
	EE KUARAY O E A SOL NASCENTE
<b>Escola Técnica</b>	ETEC ADOLPHO BEREZIN
<b>Escolas Particulares</b>	COLÉGIO COC EXPRESSAO
	COLÉGIO CASALUNGA
	ESCOLA DE EDUCAÇÃO ESPECIAL NELSON ALVES JANEIRO



---

COLÉGIO PORTINARI

URSO BIANCO COLÉGIO DE EDUCAÇÃO INFANTIL

---

Fonte: Secretaria De Educação de São Paulo, 2015.



Tabela 12 – Relação das instituições de ensino do município de Mongaguá.

<b>Escolas Públicas Municipais</b>	C.E.I. VERA LÚCIA DA SILVA LEITE
	C.E.I. ELIO GONÇALVES PEREIRA
	C.E.I. VILA ATLÂNTICA
	C.E.I. RAIOS DE LUZ
	C.E.I. OCEANÓPOLIS
	C.E.I. NILTON DE OLIVEIRA MELLO
	C.E.I. BASÍLIO PRIMITIVO PEREZ GARRIDO
	C.E.I. CASULO
	C.E.I. BARIGUI
	C.E.I. PEQUENO POLEGAR
	EMEF SIRANA KOUKDJIAN
	EMEF TONICO SILVA
	EMEF DE VERA CRUZ
	EMEF IVONE DE ALMEIDA MONTEIRO
	EMEF JOSÉ CESÁRIO PEREIRA FILHO
	EMEF PREFEITO CASSIMIRO CORREIA NETO
	EMEF HORTÊNCIA QUINTINO DA FARIA BOTELHO
	EMEF PROF <sup>o</sup> PEDRO FERNANDES DANTE
	EMEF PROF <sup>a</sup> JACYRA DE SOUZA OLIVEIRA
	EMEF VEREADOR JOSÉ CARLOS DE FREITAS
	EMEF VEREADOR JOAQUIM MONTEIRO
	EMEF BARIGUI
	EMEF BALNEÁRIO REGINA MARIA
	EMEF FLÓRIDA MIRIM
	EMEF JACOUB KOUKDJIAN
	EMEI CRIANÇA FELIZ
	EMEI CATATAU
	EMEI BRANCA DE NEVE
	EMEI XODÓ DA VOVÓ
	EMEI PINGO DE GENTE
	EMEI PINÓQUIO
	EMEI TIO PATINHAS
	EMEI SININHO
EMEI FLÓRIDA MIRIM	
EMEIEF PROF <sup>a</sup> CÉLIA PUPO DE JESUS	
EMEIEF VILA ATLÂNTICA	
EMEIEF SÍTIO DO PICA PAU AMARELO	
EMEIEF NAIR MELO FRANCISCO – DONA NAIA	
EMEIEF PEQUENO PRÍNCIPE	
EMEIEF PROF <sup>a</sup> CLÁUDIA MARIA ANDRELLA	
EMEIEF ZONA RURAL	

Fonte: Secretaria De Educação de São Paulo, 2015.

De acordo com o Censo Escolar realizado pelo INEP em 2014, são 1.007 matrículas em creches, 1.617 estudantes matriculados em pré-escolas,



4.443 matrículas nos anos iniciais, 2.986 matrículas nos anos finais, 2.536 estudantes matriculados no ensino médio, 949 matrículas no EJA e 59 matrículas de educação especial. (QEDU, 2015)

Visto que a educação é o principal fator para o desenvolvimento o município investe na mesma, cuidando das escolas que possui e trazendo novas oportunidades como a ETEC.

### **2.5.6. SAÚDE**

De acordo com a Prefeitura de Mongaguá existem 12 estabelecimentos de saúde que prestam o serviço atendimento, além disso, existem alguns estabelecimentos particulares e específicos como: clínicas e laboratórios.

Mongaguá possui 44 leitos para atender a população, sendo que 44 leitos são destinados para atendimento ao SUS. O hospital presta atendimentos ambulatoriais, internações, urgências e emergência, possui uma estrutura de apoio: ambulâncias, sala de cirurgia, sala para partos, sala de gesso e outros.



Tabela 13 – Relação dos estabelecimentos de saúde do município de Mongaguá.

<b>Nome:</b> Hospital e Maternidade Municipal Dr <sup>a</sup> Adoniran Correa Campos	<b>Endereço:</b> Avenida São Paulo, 826	<b>Telefone:</b> (13) 3505-6060
<b>Nome:</b> PS Agenor de Campos	<b>Endereço:</b> Avenida Nossa Senhora de Fátima, 200 – Agenor de Campos	<b>Telefone:</b> (13) 2446-2672
<b>Nome:</b> PSF Pedreira	<b>Endereço:</b> Rua Antônio Cordeiro Mendes, 204 – Pedreira	<b>Telefone:</b> (13) 3507-4441
<b>Nome:</b> PSF Vila Operária	<b>Endereço:</b> Avenida Washigton Luiz, 815 – Vila Operária	<b>Telefone:</b> (13) 3448-1229
<b>Nome:</b> PSF Jardim Praia Grande	<b>Endereço:</b> Avenida Monteiro Lobato, 6.092 – Jardim Monteiro Lobato	<b>Telefone:</b> (13) 3448-4223
<b>Nome:</b> PSF Jussara	<b>Endereço:</b> Avenida Jussara,62 – Balneário Jussara	<b>Telefone:</b> (13) 3448-6313
<b>Nome:</b> PSF Jardim Primavera	<b>Endereço:</b> Avenida Nossa Senhora de Fatima, 1.801 – Agenor de Campos	<b>Telefone:</b> (13) 3506-3546
<b>Nome:</b> PSF Flórida Mirim	<b>Endereço:</b> Avenida Monteiro Lobato, s/n – Balneário Flórida Mirim	<b>Telefone:</b> (13) 3506-3546
<b>Nome:</b> Centro de Fisioterapia	<b>Endereço:</b> Avenida Monteiro Lobato, s/n – Balneário Itaguaí	<b>Telefone:</b> (13) 3506-3976
<b>Nome:</b> Saúde da Mulher	<b>Endereço:</b> Avenida São Paulo, 1.510 – Centro	<b>Telefone:</b> (13) 3507-1401
<b>Nome:</b> SAMU	<b>Endereço:</b> Avenida Monteiro Lobato, 6.092 – Jardim Praia Grande	<b>Telefone:</b> (13) 3448-3556

Fonte: Prefeitura de Mongaguá, 2016.



Tabela 14 – Estatísticas da Saúde.

Descrição	Ano	Município	Reg. Metr.	Estado
Taxa de Natalidade (Por mil habitantes)	2014	13,89	14,64	14,66
Taxa de Fecundidade Geral (Por mil mulheres entre 15 e 49 anos)	2014	55,44	53,41	52,10
Taxa de Mortalidade Infantil (Por mil nascidos vivos)	2014	8,70	14,48	11,43
Taxa de Mortalidade da População entre 15 e 34 Anos (Por cem mil habitantes nessa faixa etária)	2014	150,35	123,65	117,6
Taxa de Mortalidade da População de 60 Anos e Mais (Por cem mil habitantes nessa faixa etária)	2014	3.980,55	3.663,57	3.486,44
Mães Adolescentes (com menos de 18 anos) (Em %)	2014	12,03	7,17	6,70
Mães que Tiveram Sete e Mais Consultas de Pré-Natal (Em %)	2014	62,46	74,56	76,69
Partos Cesáreos (Em %)	2014	43,96	46,49	58,53
Nascimentos de Baixo Peso (menos de 2,5kg) (Em %)	2014	8,12	8,91	9,33
Gestações Pré-Termo (Em %)	2014	11,11	10,79	11,26
Leitos SUS (Coeficiente por mil habitantes)	2014	0,89	0,97	1,37

Fonte: SEADE - Governo do Estado de São Paulo.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os diagnósticos são realizados com o intuito de apontar deficiências e oportunidades que auxiliam no desenvolvimento de projetos de melhorias da atividade turística. Proporcionam uma visão abrangente e detalhada da atual situação do município em relação ao turismo.

Após a apresentação e discussão dos problemas levantados nos diagnósticos de oferta turística, comunicação integrada, gestão ambiental e de infraestrutura urbana e turística, faz-se necessário realizar um análise que relacione seus resultados e, desta maneira, auxilie no planejamento turístico de Mongaguá.

Conforme foi observado na avaliação da oferta turística, Mongaguá apresenta atrativos com aspectos considerados excepcionais e de grande interesse para o mercado turístico e, além disso, possui um alto fluxo durante a temporada de verão, finais de semana e feriados. Ainda assim, seu potencial



de atração turística não é explorado, visto que muitos de seus atrativos não possuem fluxo significativo de visitação, há grande sazonalidade e o potencial de apoio turístico dos eventos não é totalmente aproveitado. Além disso, faz-se necessário realizar melhorias estruturais tanto nos atrativos quanto no trade e nas vias de acesso aos atrativos.

Embora o município esteja próximo a importantes aeroportos do estado de São Paulo, é preciso melhorar a manutenção da sinalização das vias de acesso a estes equipamentos. Mongaguá também está próxima ao Porto de Santos, entretanto, não há linhas que façam a interligação entre as duas cidades. Além disso, a Rodoviária municipal está alocada próxima ao centro da cidade, no bairro Vera Cruz, proporcionando um melhor deslocamento do turista até seu destino final. Ainda considerando o acesso à cidade, é necessário melhorar a identificação do município nas entradas e saídas da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega, além de realizar a manutenção de sua sinalização horizontal e vertical. Considerando que há 13 acessos da rodovia ao município, cada acesso deverá ter a identificação do município acrescido do bairro, como por exemplo “Mongaguá – bairro Itaóca”. Essa padronização permitirá que o turista associe o bairro ao município, questão que não é sempre clara a este.

Como pode ser observado no parágrafo anterior, a localização de Mongaguá é extremamente favorável para desenvolvimento do turismo, entretanto, necessita realizar melhorias que otimizem seu posicionamento geográfico, como uma melhor sinalização dos aeroportos e uma interligação entre o município e o Porto de Santos, visto que este último recebe alto fluxo de turistas e poderia contribuir com a divulgação do turismo de Mongaguá na região.

Considerando o deslocamento interno, percebeu-se que as vias de acesso aos atrativos que não se encontram na região central da cidade apresentam deficiências quanto as condições estruturais, sobretudo pela ausência de iluminação e calçamento, acessibilidade, sinalização de trânsito e turística. Tais aspectos influenciam a escolha do atrativo a ser visitado, o tempo



de visitação e a atratividade da cidade como um todo, além disso, não contribuem com a livre movimentação de turistas e munícipes, sobretudo para aqueles que possuem algum tipo de deficiência ou dificuldade de locomoção.

Ainda sobre o deslocamento interno de moradores, visitantes e turistas, um dos pontos de maior destaque é o potencial da cidade para o desenvolvimento do setor cicloviário. Favorecida por sua topografia pouco acidentada, Mongaguá já possui demanda por este setor, visto que as ciclovias existentes são muito utilizadas e ciclistas dividem a pista de rolamento nas vias que não possuem tal recurso.

Proporcionar as condições necessária para um deslocamento seguro e realizado por meios não motorizados em toda a extensão municipal poderia contribuir com a divulgação da cidade, que passaria a ser um modelo de inclusão e promoção de meios de transporte alternativo na região em que está inserida. Além disso, pode atrair turistas para o segmento do cicloturismo, favorecer o ecoturismo já praticado e reduzir a emissão de gases poluentes.

Disponibilizar vias com boas condições estruturais e meios alternativos e integrados de deslocamento são quesitos essenciais para a promoção do turismo, da atratividade e construção da imagem da cidade, ainda assim, somente estes fatores não garantem a autonomia do turista, visitante ou moradores, é precioso que a sinalização seja clara, esteja alocada de maneira estratégica e apresente boas condições de manutenção.

Mongaguá, apesar nas necessidades de realizar manutenção na maior parte da sinalização de trânsito existente em suas vias e ajustar seu posicionamento, já apresenta sinalização turística relevante, como pode ser observado pela presença de totens interpretativos, que apresentam certo nível de padronização, e placas indicativas. Ainda assim, boa parte delas também necessitam de manutenção e de padronização.

Além disso, a sinalização interpretativa não está presente em todos os atrativos e nem sempre apresentam as possíveis rotas turísticas que englobe, locais de interesse comum e os estabelecimentos do trade disponíveis na



região. Além disso, a zona rural apresenta o maior déficit do município, onde há ausência de sinalização de modo geral e são encontradas placas indicativas elaboradas pelos proprietários dos atrativos, contribuindo para a falta de padronização.

As dificuldades associadas ao deslocamento dos turistas, visitantes e munícipes, citadas nos parágrafos anteriores, prejudicam diretamente a atratividade e a divulgação da cidade, visto que o acesso aos atrativos é dificultado pelas dificuldades estruturais das vias e deficiência de sinalização das mesmas.

Outro fator que prejudica a divulgação e a atratividade da cidade é a ausência de identidade visual, visto que não apresenta um logotipo, padrão de uso da cor azul como identificação do município, tipografia, slogan ou símbolos que sejam utilizados na comunicação institucional e turística, elementos essenciais para a definição da identidade visual do destino.

Esta identidade precisa ser definida e utilizada nos mais variados meios de divulgação, como as fachadas dos atrativos, materiais gráficos, mídias sociais, etc. É importante que os instrumentos de comunicação e informação sigam um mesmo padrão visual, uma vez que a comunicação visual é essencial para a divulgação e atratividade do destino porque auxilia na construção de sua imagem, credibilidade e comercialização.

A cidade já apresenta algumas ações que caminham para a construção de uma identidade visual, ou seja, alguns elementos mantêm um certo nível de padronização, como as placas indicativas, que são elaboradas com o mesmo material, possuem o mesmo formato, cor e organização do conteúdo; ou a cor azul, que apesar de não seguir um tom único, está presente em diversos atrativos, equipamentos urbanos e site oficial da Prefeitura.

Otimizar as ações já realizadas com o intuito de criar uma identidade visual para o Município tende a contribuir com a divulgação da cidade e seus atrativos, promovendo sua visitação, e torna a cidade mais agradável para o



turista. Além disso, a comercialização da cidade nos mais variados meios de comunicação é facilitada, contribuindo com o desenvolvimento do turismo.

A comunicação turística é outro fator essencial para a autonomia de deslocamento do turista no destino, atração de turistas em potencial, visitação dos atrativos, permanência dos mesmos na localidade, possibilidade de retorno e indicação. Mongaguá também realiza ações nesta área e, assim como citado no parágrafo anterior, precisam ser otimizadas para ampliar o alcance de seus objetivos.

A cidade possui um Centro de Informações Turísticas, importante ferramenta de interação com os turistas e de divulgação da cidades, seus eventos e atrativos, onde podem ser encontrados materiais de apoio impressos. Entretanto, tais materiais também não seguem um padrão visual e necessitam de melhoramentos em seu conteúdo.

A elaboração de um material gráfico único e padronizado contendo o mapa da cidade, localização e informações confiáveis sobre os principais atrativos, os meios de hospedagem, os empreendimentos gastronômicos de maior destaque, fomentaria a visitação e a ampliação do tempo de permanência do turista na cidade, podendo contribuir até mesmo com o retorno ao destino. Também poderiam ser produzidos materiais em audiovisual que apresentem as particularidades das rotas turísticas da cidade.

Sobre a comunicação digital, notou-se que a o site oficial da Prefeitura, a página do *Faceboock* e o perfil do *Flickr* divulgam a cidade como um destino turístico, ainda assim, as informações poderiam ser melhoradas e manter uma atualização mais frequente das mesmas. O turismo de Mongaguá também é divulgado no site da Companhia Paulista de Eventos e Turismo S/A, (TUR.SP), no website oficial do Rotas SP e no website oficial do Santos e Região Convention & Visitors Bureau.

O uso da internet para divulgação e comunicação por parte do poder público é importante para o desenvolvimento do turismo em Mongaguá, visto que as informações em meio virtual são essenciais para a motivação da visita.



Os estabelecimentos do trade, por sua vez, precisam se adequar a esta realidade e utilizar as mídias sociais para a divulgação de seus serviços, atrativos e eventos, contribuindo com a atratividade da cidade.

Os eventos e manifestações culturais realizados em Mongaguá atraem grande quantidade de pessoas todos os anos, são grandes expoentes de difusão da cultura local e regional, fomentam a economia local e a divulgação da cidade. Entretanto, seu potencial de colaboração com o turismo não é totalmente explorado, visto que poderiam ser fortemente utilizados para a divulgação dos atrativos.

Entretanto, a divulgação dos próprios eventos não é explorada e os mesmo também são prejudicados pela ausência de uma identidade visual. Mesmo com todo o potencial de atração, não existe um calendário de eventos que concentre todas as manifestações e eventos que acontecem na cidade, o que proporcionaria maior visibilidade para a localidade e capilaridade aos eventos.

Conforme foi citado anteriormente, Mongaguá possui atrativos com alto potencial de atratividade e de grande interesse para o mercado do turismo. Dentre eles, a praia é o que mais recebe turistas, sobretudo no período de verão e nos feriados, visto que o segmento de sol e praia é predominante no município.

Considerando que muitos atrativos não possuem fluxo significativo de visitação e que há grande sazonalidade, faz-se necessário investir na divulgação da cidade e seus atrativos durante o período de verão. Integrar os atrativos dos diferentes segmentos encontrados no município pode reduzir a sazonalidade e fomentar a visitação durante todo o ano, contribuindo diretamente com o trade e economia local. Além disso, os eventos podem ser utilizados para divulgar o turismo local e ampliar o tempo de permanência do turista.

A integração dos demais atrativos também é necessária para a promoção do turismo local. O município possui em seu território Aldeias e



localidades apropriadas para a prática do ecoturismo e do turismo cultural, que poderiam estar associadas ao segmento pedagógico e, dessa maneira, combater a sazonalidade e atrair turistas e turistas em potencial.

Além disso, essa integração contribuiria com a proteção ao meio ambiente, com o desenvolvimento de atividades de educação ambiental, e com o resgate da cultura e da história local, além promover sua difusão aos munícipes e turistas. Com isso, espera-se despertar o interesse dos moradores para as atividades e espaços de planejamento do turismo, fomentar o sentimento de pertencimento e ampliar a divulgação da cidade.

Mongaguá possui alto potencial para o desenvolvimento do ecoturismo, atualmente este segmento é explorado por agências de turismo, entre outros. Mudanças na legislação de interesse ambiental poderiam garantir a preservação dos espaços em que as atividades relacionadas ao ecoturismo acontecem, definindo as diretrizes de seu uso e exploração. Além disso, para garantir a segurança dos usuários é preciso que haja sinalização e manutenção destes espaços.

O município também possui boa oferta de turismo rural, visto que os atrativos do Complexo Rural possuem alta representatividade e grau de atração. Aproveitar esse potencial pode contribuir diretamente com a economia local, preservação de áreas de mananciais e a especulação imobiliária no campo, além de fortalecer a cultura local. No entanto, é preciso lembrar que o acesso a estes equipamentos se dá por meio de estradas não pavimentadas que estão em condições preocupantes, tanto estruturais quanto de sinalização.

Os atrativos do Complexo Rural, em sua maioria, possuem a infraestrutura necessária para a recepção do turista e possibilita que este passe o dia no local, ou seja, contribui com o tempo de permanência do turista na cidade e com o consumo de produtos e serviços do trade. Diante disso, melhorar as condições estruturais das vias de acesso é essencial para a visitação neste setor da cidade.



Os atrativos religiosos e os naturais precisam de melhorias em sua infraestrutura para garantir a recepção do turista e sua permanência nestes espaços. Ao que tange a acessibilidade, foram encontrados diversos empecilhos, como mobiliário urbano mal posicionado, rampas improvisadas e locais em que o acesso se dá unicamente por meio de escadas, fatores que, em alguns casos, impossibilitam o uso para este público ou comprometem sua autonomia no momento da visita.

De maneira geral, a infraestrutura urbana e turística nas vias de acesso aos atrativos e as condições estruturais, de manutenção e limpeza dos mesmos indicam que é preciso realizar obras de melhorias tanto nos atrativos quando nas vias que levam até eles. Investir nesta área é essencial para o desenvolvimento do turismo em Mongaguá, sobretudo porque garante mais comodidade ao turista e aos moradores, contribuindo com o retorno e permanência dos primeiros e obtenção de apoio dos últimos. Em caráter de urgência, é preciso que a cidade se adeque às normas legais de acessibilidade para garantir o correto atendimento deste público.

As mesmas situações são encontradas nos equipamentos urbanos avaliados, fator que não contribui com a integração dos atrativos ou qualquer outros aspecto do desenvolvimento do turismo. O trade turístico, apesar de atender satisfatoriamente a atual demanda da cidade, também não possui as adequações de acessibilidade.

Os meios de hospedagem presentes em Mongaguá são voltados para o atendimento da demanda do turismo de lazer, ou seja, a grande maioria dos hóspedes utilizam estes estabelecimentos apenas para dormir e em épocas específicas do ano. A qualidade de seu atendimento, sua manutenção e limpeza são boas, entretanto, alguns itens do mobiliário precisam ser trocados e as acomodações necessitam de reformas.

Os estabelecimentos gastronômicos de Mongaguá proporcionam uma variedade significativa aos turistas, atendendo satisfatoriamente a atual demanda. O atendimento, manutenção e limpeza são considerados bons para



a maioria deles. Entretanto, com o desenvolvimento do turismo na cidade esta demanda tende a aumentar e estes estabelecimentos precisam se adequar para garantir o correto atendimento da demanda potencial.

A comunicação no trade é deficiente, visto que poucos estabelecimentos utilizam uma identidade visual própria ou canal de comunicação online. Aqueles que os possuem não mantêm as informações atualizadas, poucos divulgam a cidade e seus atrativos. É essencial que o trade utilize as vantagens das mídias sociais para promover a cidade como um destino turístico, visto que a ampliação da divulgação seria vantajosa para o poder público, estabelecimentos e população local.

Além disso, disso, nem todos os estabelecimentos do trade são sinalizados turisticamente e, em alguns casos, as estradas não são expressivas. Ainda assim, a maior fraqueza identificada no trade turístico de Mongaguá é o não cadastramento dos meios de hospedagens e de alimentação no CADASTUR, não possibilitando sua participação em projetos institucionais do Ministério do Turismo.

A atuação do COMTUR é essencial para fazer a conexão entre o setor privado e o público na busca de parcerias que resultem em melhoramentos para ambos os lados e promovam o turismo. É necessário que o poder público municipal mantenha comunicação constante com o trade e o auxilie a fazer as modificações e adaptações necessárias.

Também é papel do poder público manter os serviços básicos com qualidade e em quantidade suficiente para atender a demanda dos munícipes e dos turistas. Diante disso, Mongaguá precisa universalizar os serviços de coleta de esgoto, visto que não abrange as áreas menos densas; realizar obras de melhorias na drenagem urbana visando evitar inundações; expandir o fórum de planejamento das ações relacionadas à segurança pública para incluir mais setores e segmentos preocupados com a prestação deste serviço.

Considerando o desenvolvimento do turismo e a qualidade de vida dos munícipes, o município de Mongaguá precisa realizar obras de melhorias no



serviço de coleta e tratamento do esgoto sanitário e fiscalizar a conexão das residências ao sistema coletor. Tal aspecto influencia diretamente as condições de balneabilidade, fator determinante para a motivação da viagem para destinos caracterizados como sol e praia. Além disso, é preciso atualizar e aplicar o Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos, conforme estabelece a Política Nacional de Resíduos Sólidos e, dessa maneira, agregar valor a estes materiais, promover a participação, e fomentar a preservação do meio ambiente e a geração de renda.

De modo geral, a legislação municipal de interesse ambiental e a voltada ao turístico precisam ser atualizadas para atender a atual realidade local. Nesse sentido, a Lei Orgânica de Mongaguá precisa ser mais específica em relação ao meio ambiente e definir as diretrizes que devem balizar as ações da gestão pública neste setor, sua visando a preservação, proteção, recuperação e manutenção.

O Plano Diretor, por sua vez, é mais específico com o zoneamento e busca promover o desenvolvimento da cidade sem a degradação ambiental, ou seja, busca garantir a preservação e recuperação ambiental, proteção dos recursos naturais, históricos e culturais presente na localidade. Mongaguá, por meio de sua legislação, demonstra grande interesse em promover a sustentabilidade e a preservação do meio ambiente, como a definição das diretrizes que guiam a coleta seletiva de lixo seco reciclável e a preocupação com a poluição atmosférica.

O Plano Municipal de arborização, onde são definidas as ações administrativas em relação ao plantio, preservação, manejo e expansão da arborização no município, é outro exemplo da preocupação do poder público municipal com o meio ambiente e com a melhoria na qualidade de vida da população local.

As ações de educação ambiental, garantidas pela Política de Educação Ambiental de Mongaguá, desenvolvidas na Rede Municipal de Ensino se apresentam como ferramenta importante na preservação meio ambiente em



nível local. A existência de mecanismos legais que garantam e promovam a arborização da cidade, e a preservação do meio ambiente, é fator determinante para o planejamento do turismo porque, além de promover atividades turísticas de cunho cultural e pedagógico, fomentam o ecoturismo e auxiliam na construção da imagem da cidade.

Também é importante para o planejamento do turismo que este setor seja fortalecido institucionalmente e para isso, inicialmente, é preciso ampliar o quadro de funcionários da Diretoria de Turismo, visto que a quantidade atual de funcionários é insuficiente para a gestão do setor. Este fato pode ser confirmado pela presença de um número significativo de projetos e eventos relacionados ao turismo que precisam de maior agilidade em sua tramitação.

Possuir uma legislação de interesse turístico atualizada e condizente com a realidade municipal também é importante para o fortalecimento institucional do turismo dentro da máquina pública local, visto que são as leis que apresentam as diretrizes e apontamentos que guiam a promoção e o desenvolvimento deste setor. Em Mongaguá elas se restringem às leis de criação do COMTUR e do FUMTUR e, ainda assim, estas ferramentas de gestão não estão ativas no município.

Além disso, a participação da população contribui com o fortalecimento institucional a partir do momento que fiscaliza e monitora as ações do poder público, cobrando maior agilidade na prestação deste serviço. Para se consolidar como atividade responsável e ambientalmente adequada, é essencial promover o planejamento turístico integrado ao desenvolvimento regional, envolvendo a participação ativa da população local, tanto no processo de definição dos objetivos, como na elaboração de instrumentos, procedimentos e de indicadores para análise da sustentabilidade e gestão do desenvolvimento local do turismo sustentável.

A avaliação da oferta turística demonstrou que a maioria dos atrativos não possui apoio dos munícipes e que, em partes, isso se deve pela ausência de participação dos moradores nos processos tomada de decisão sobre o turismo.



A não atuação do COMTUR contribui para este cenário, visto que não há um mecanismo de participação da população e do trade nas decisões do poder público.

O COMTUR é uma importante ferramenta de gestão e colaboração, além de uma eficiente instância de governança na área do turismo, é essencial para o desenvolvimento e articulação de projetos e o fortalecimento institucional do setor. Ter um conselho ativo permite a participação do município em projetos do Ministério do Turismo, do Governo do Estado e a obtenção de recursos do FUMTUR, que também não está ativo no município.

Além disso, o COMTUR atua como mediador, levando as demandas da população local e do trade até o poder público municipal, articula parcerias entre com o setor privado e fiscaliza as ações relacionadas ao turismo. A ausência deste mecanismo de participação não colabora com o desenvolvimento integrado do turismo, faz-se necessário manter o conselho ativo e atuante para fortalecer o setor e obter apoio do trade e da população.

Obter o apoio dos moradores e do trade é fundamental para o desenvolvimento do turismo em Mongaguá, visto que eles tem contato direto com o turista, atuam como divulgadores da cidade e seus atrativos e influenciam em seu atendimento. Além disso, são os munícipes que recebem o impacto, seja ele positivo ou negativo, do desenvolvimento turístico e, diante disso, é preciso que haja integração dos mesmos no planejamento do turismo para sanar dúvidas e conseguir apoio individual e de entidades presentes na localidade.

Outro importante instrumento de desenvolvimento do turismo que busca integrar o trade é a participação do município na Santos e Região Convention Visitors & Bureau, entidade associativa e sem fins lucrativos, que abrange nove cidades e é composta por representantes da iniciativa privada, do poder público e de entidades de classe. Apesar de ter como objetivo o fomento social e da economia local, a participação do trade de Mongaguá ainda é pequeno,



entretanto, pode ser aprofundado e explorar mais este mecanismo de desenvolvimento do setor.

O planejamento do turismo desenvolvido pela equipe fundamenta-se em critérios de sustentabilidade, ou seja, é elaborado visando o equilíbrio entre a conservação dos recursos naturais e culturais existentes, a viabilidade econômica do turismo e a equidade social numa perspectiva ética e direcionada para as comunidades locais. Posteriormente serão elaboradas propostas de ação para a promoção do turismo em Mongaguá.

### **3. METODOLOGIA**

Esta etapa do PDTUR é desenvolvida a partir de um cronograma de visitação predefinido e do mapeamento dos locais propensos ao desenvolvimento de projeto. A seleção dos locais é realizada a partir da análise de conjuntura do processo, de reuniões com a comunidade e, com o Departamento de Turismo de Mongaguá.

A partir desta etapa, com os locais de intervenção definidos, a metodologia segue um procedimento padrão no qual são apresentados os projetos de maneira a explicar suas necessidades para que o mesmo seja implementado. O escopo dos projetos contém justificativa, objetivo, memorial descritivo, programa de necessidades, orçamento e prazos de execução estimados, e projetos similares como exemplo de aplicação.

Os projetos propostos são sugeridos de acordo com diferentes categorias e níveis de intervenção. Poderão conter somente as orientações técnicas necessárias para a realização de reformas e qualificações construtivas, obras de infraestrutura considerando os acessos, e proposta de obra nova, partindo do pressuposto no qual há necessidade de um equipamento novo para a atividade sugerida.

Importante destacar algumas premissas obrigatórias que regem a correta implantação das intervenções sugeridas. Com relação ao Plano de Ação em Infraestrutura públicas, para atender as necessidades sociais às quais se destina, a execução de uma obra pública deve ser precedida da elaboração



de projetos básicos e executivos que permitam sua execução e a fiscalização pela administração pública, o presente documento é, portanto, uma premissa à elaboração destes projetos.

A “Lei de Licitações” (Lei Federal nº 8666, de 21 de Junho de 1993) estabelece normas sobre licitações e contratos administrativos relativos a obras e serviços públicos, aplicáveis aos três níveis da administração pública: União, Estados e Municípios, sejam da administração direta, autarquias, fundações públicas, empresas públicas, sociedades de economia mista e demais entidades: “Art. 2º - As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.”.

O artigo 6º da lei define os projetos básico e executivo da seguinte forma;

“IX - Projeto Básico – conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos:

a) desenvolvimento da solução escolhida de forma a fornecer visão global da obra e identificar todos os seus elementos constitutivos com clareza;

b) soluções técnicas globais e localizadas, suficientemente detalhadas, de forma a minimizar a necessidade de reformulação ou de variantes durante as fases de elaboração do projeto executivo e de realização das obras e montagem;

c) identificação dos tipos de serviços a executar e de materiais e equipamentos a incorporar à obra, bem como suas especificações que



assegurem os melhores resultados para o empreendimento, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução;

d) informações que possibilitem o estudo e a dedução de métodos construtivos, instalações provisórias e condições organizacionais para a obra, sem frustrar o caráter competitivo para a sua execução;

e) subsídios para montagem do plano de licitação e gestão da obra, compreendendo a sua programação, a estratégia de suprimentos, as normas de fiscalização e outros dados necessários em cada caso;

f) orçamento detalhado do custo global da obra, fundamentado em quantitativos de serviços e fornecimentos propriamente avaliados;

X - Projeto Executivo - o conjunto dos elementos necessários e suficientes à execução completa da obra, de acordo com as normas pertinentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT”.

Tais projetos deverão obrigatoriamente preceder a licitação para execução de obras públicas, conforme artigo 7º: “Art. 7º - As licitações para a execução de obras e para a prestação de serviços obedecerão ao disposto neste artigo e, em particular, à seguinte sequência:

I - projeto básico;

II - projeto executivo;

III - execução das obras e serviços.

§ 1º - A execução de cada etapa será obrigatoriamente precedida da conclusão e aprovação, pela autoridade competente, dos trabalhos relativos às etapas anteriores, à exceção do projeto executivo, o qual poderá ser desenvolvido concomitantemente com a execução das obras e serviços, desde que também autorizado pela Administração.

§ 2º - As obras e os serviços somente poderão ser licitados quando: I - houver projeto básico aprovado pela autoridade competente e disponível para



exame dos interessados em participar do processo licitatório. ”

A compatibilização dos projetos executivos é de suma importância na medida em que possibilita reduzir o retrabalho no processo de execução, bem como eliminar dúvidas entre as áreas, tornando a execução da obra menos onerosa, oportunizando a melhor utilização dos recursos públicos.

O mesmo artigo 7º da lei ainda dispõe o seguinte: “§ 4º - É vedada, ainda, a inclusão, no objeto da licitação, de fornecimento de materiais e serviços sem previsão de quantidades ou cujos quantitativos não correspondam às previsões reais do projeto básico ou executivo. ”

A lei proíbe aos autores dos projetos a participação na licitação e na execução de obras: “Art. 9º- Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução de obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários:

I - o autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica;

II - empresa, isoladamente ou em consórcio, responsável pela elaboração do projeto básico ou executivo ou da qual o autor do projeto seja dirigente, gerente, acionista ou detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital com direito a voto ou controlador, responsável técnico ou subcontratado.  
”

Os projetos de obras públicas deverão atender os requisitos estabelecidos na lei: “Art. 12 - Nos projetos básicos e projetos executivos de obras e serviços serão considerados principalmente os seguintes requisitos: (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994).

I - segurança;

II - funcionalidade e adequação ao interesse público;

III - economia na execução, conservação e operação;

IV - possibilidade de emprego de mão-de-obra, materiais, tecnologia e



matérias-primas existentes no local para execução, conservação e operação;

V - facilidade na execução, conservação e operação, sem prejuízo da durabilidade da obra ou do serviço;

VI - adoção das normas técnicas adequadas;

VI - adoção das normas técnicas, de saúde e de segurança do trabalho adequadas; (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994).

VII - impacto ambiental. “

A elaboração dos projetos básico e executivo é considerada um serviço técnico especializado, conforme segue: “Art. 13. Para os fins desta Lei, consideram-se serviços técnicos profissionais especializados os trabalhos relativos a:

I - estudos técnicos, planejamentos e projetos básicos ou executivos. ”

Os participantes da licitação devem ter acesso ao projeto básico de engenharia da obra pública, conforme prevê o artigo 40: “Art. 40. O edital conterà no preâmbulo o número de ordem em série anual, o nome da repartição interessada e de seu setor, a modalidade, o regime de execução e o tipo da licitação, a menção de que será regida por esta Lei, o local, dia e hora para recebimento da documentação e proposta, bem como para início da abertura dos envelopes, e indicará, obrigatoriamente, o seguinte:

IV - local onde poderá ser examinado e adquirido o projeto básico. ”

O edital de licitação deverá, obrigatoriamente, conter o projeto básico e/ou executivo de engenharia em seus anexos, conforme prevê a lei ainda no artigo 40: “§ 2º - Constituem anexos do edital, dele fazendo parte integrante:

I - o projeto básico e/ou executivo, com todas as suas partes, desenhos, especificações e outros complementos. ”

A lei também dispõe: “Art. 46 - Os tipos de licitação "melhor técnica" ou "técnica e preço" serão utilizados exclusivamente para serviços de natureza



predominantemente intelectual, em especial na elaboração de projetos, cálculos, fiscalização, supervisão e gerenciamento e de engenharia consultiva em geral e, em particular, para a elaboração de estudos técnicos preliminares e projetos básicos e executivos, ressalvado o disposto no § 4º do artigo anterior”. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994).

Segundo a Lei Federal nº 5194/66, em seu artigo 16, enquanto durar a execução de obras e serviços é obrigatório à colocação de placas visíveis e legíveis ao público, contendo o nome do autor e coautores dos projetos.

As estimativas de custos apresentadas são compostas através das orientações estabelecidas no Decreto 7.983/2013 que determina os critérios que devem ser utilizados na elaboração de um orçamento de referência nas obras públicas. Portanto, apresenta-se o custo global de referência que, de acordo com o Art. 2º do referido decreto: “IV - custo global de referência - valor resultante do somatório dos custos totais de referência de todos os serviços necessários à plena execução da obra ou serviço de engenharia.” Os valores são originados através da ponderação de fontes como; SINAPI - Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil e Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS. São ainda, apresentados e acrescidos o BDI (Benefícios e Despesas Indiretas) médio para a obra em questão, este estabelecido pelo TCU – Tribunal de Contas da União, a fim de regulamentar a aplicação deste parâmetro.

As planilhas Orçamentárias e Cronograma Físico Financeiro com a quantificação de materiais e serviços e o orçamento analítico, incluindo as composições unitárias de custos e o cronograma físico- financeiro. Devem ser indicadas no Termo de Referência solicitar a utilização do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS, publicação que apresenta os custos de referência dos diversos serviços aplicados à construção civil, para fins de orçamento de um empreendimento, com base no projeto e especificações técnicas. É um guia elaborado e divulgado pela CPOS, conforme site [www.cpos.sp.gov.br](http://www.cpos.sp.gov.br), que traz a pesquisa de preços dos insumos realizada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE). E no caso



de itens extra- boletim se faz necessário apresentação de, no mínimo, 3 propostas orçamentárias.

Os custos são apresentados de acordo com os praticados no mercado, entretanto, são estimativas de preços considerando que os projetos possuem diretrizes gerais. As propostas apresentadas são premissas para que os projetos básicos sejam elaborados, e assim possuam um orçamento aproximado mais compatível com o projeto básico e executivo. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, e elaboração dos orçamentos apresentados.

Essas informações quanto aos projetos de obras públicas se aplicam a todos os projetos propostos neste Plano de Ação em Infraestrutura de interesse turístico, visando aludir as premissas necessárias para que os mesmos sejam executados de acordo com a legislação vigente. O acompanhamento das atividades e elaboração do roteiro ficou sob a supervisão e colaboração do Departamento de Turismo Através do Sr. Ricardo dos Santos Ferreira – Arquiteto e do Sr. Tenisson Azevedo Junior – Diretor de Assuntos Técnicos de Engenharia.

#### **4. RESUMO EXECUTIVO DO DIAGNÓSTICO URBANO**

Após o estudo realizado através do inventário e diagnóstico urbano, esse resumo executivo foi elaborado para citar as particularidades da cidade relacionando os pontos identificados como potenciais para a intervenção. O resumo executivo, caracteriza-se pela síntese de toda análise, contém o prognóstico de demanda pontuando os problemas e possíveis soluções e novos atrativos e estruturas necessárias para adequação da cidade ao turismo. A conjuntura de análise dos diversos agentes é de suma importância para que os projetos propostos contemplem os anseios de toda população, na qualificação turística da cidade.

O município de Mongaguá apresenta grande potencial para



desenvolvimento turístico, considerando os atrativos existentes, a riqueza cultural e histórica, assim como as atividades sazonais da região que estimulam sua atratividade turística. Como pode ser comprovado nas análises realizadas anteriormente durante as atividades de composição do Plano Diretor de Turismo de Mongaguá (PDTUR). Para que a cidade utilize melhor os recursos turísticos, e possa estimular essas atividades, algumas obras de infraestrutura podem ser realizadas. Para que as propostas do Plano de Ação em Infraestrutura estivessem de acordo com as diretrizes do PDTUR, foram considerados alguns aspectos gerais, elencados a seguir.

#### **4.1. PROBLEMÁTICAS E POSSÍVEIS SOLUÇÕES**

Aqui serão listados alguns problemas encontrados quanto à infraestrutura urbana e turística e possíveis soluções para adequação e melhorias para atender ao público turístico. São propostas além da infraestrutura de cunho físico, ou seja, obras de intervenção, construção e ampliação, reformas, adequação e qualificação. São propostas que compõe o conjunto de ações necessárias para a qualificação da oferta turística como um todo.

Apesar de possuir um acesso facilitado, considerando a rodovia Padre Manoel da Nóbrega. Mongaguá carece de mobilidade interna. O acesso ao centro é facilitado, entretanto acessar os bairros mais distantes é complicado pois falta melhor estruturação dos acessos viários que transpõe a rodovia, e do transporte público.

O Terminal Rodoviário Municipal, apesar de possuir uma boa estrutura, não é bem aproveitado, pois seu acesso é dificultoso, principalmente em alta temporada. O município não possui terminal de ônibus municipal.

As estradas rurais devem ter suas infraestruturas melhoradas para facilitar o deslocamento de turistas para os atrativos rurais existentes. Na extensão da rodovia referente ao acesso a Mongaguá a pista encontra-se em



bom estado com boa pavimentação asfáltica, necessitando de reparos principalmente com relação a pintura das sinalizações horizontais e manutenção de algumas placas verticais que já apresentam processo de corrosão. A rodovia representa a principal via estrutural do município com pista dupla nos dois sentidos e com barreira central. A SP-055 (Rodovia Pe. Manoel da Nóbrega) possibilita ultrapassagens permitidas com segurança, além disso possui acostamento em toda sua extensão linear ao município em questão. É necessária uma melhor identificação do município nas divisas, saídas e entradas de acesso, nem todas estão bem posicionadas e conservadas. A circulação e transposição de pedestres e ciclistas é insuficiente e insegura, pois a rodovia também se constitui em barreira para a integração entre os bairros próximos à praia e os mais distantes, sendo necessário a construção de viadutos e passarelas para a ligação entre as áreas urbanas.

A cidade de Mongaguá vem sofrendo constante modificação no seu traçado urbano, muitas vias passaram por recentes reformas para atender a novas demandas. Adequação das vias centrais para a norma técnica NBR 9050/15 da ABNT ajudam no deslocamento interno dos moradores e turistas e criam ambientações melhores considerando a paisagem como um aspecto fundamental.

Na área central, próximo às edificações e locais históricos, a rede elétrica, telefonia, e diversas de cabeamento, poderia ser instalada através de tubos enterrados para que a paisagem urbana fosse mais agradável e se evitasse grandes postes nas calçadas de poucas larguras.

Um mobiliário urbano padronizado poderia ser instalado nas vias públicas e nos espaços destinados ao uso público, para se formar uma identidade visual da cidade. Atualmente o mobiliário é diversificado e não atende de maneira satisfatória. É preciso colocar mais lixeiras em suas vias, mesmo que o serviço de limpeza urbana seja satisfatório.

O acesso ao Aeroporto de Itanhaém apesar de existir sinalização a mesma está com posicionamento inadequado, também não apresenta boas



condições de passagem, o que induz o condutor a uma manobra inesperada. O calçamento na Estr. Cel. Joaquim Branco, segue a qualidade regular da via e ocorre somente em certos trechos de ambas as estradas, sem formato padrão, podendo ser pavimentado ou feito de grama, com certas irregularidades em diversos pontos a locomoção do pedestre é dificultada ou impedida. Também não há ciclovia pavimentada, podendo o ciclista utilizar a pista de rolamento de forma compartilhada aos veículos motorizados, o que não garante nenhuma segurança ao mesmo.

O município contém índices satisfatórios em sua relação de serviços de infraestrutura básica, porém pode-se melhorar as condições da rede elétrica e a iluminação pública. A instalação de postes de iluminação para pedestres ajuda a criar melhor conforto para os transeuntes.

As Leis da cidade são bem fundamentadas, porém diretrizes específicas para o contexto urbano já edificado podem ser melhor definidas. O controle e planejamento do crescimento urbano, se faz necessário uma vez que, fomentar a atratividade turística da cidade estimula consequentemente seu crescimento. Portanto, diretrizes relacionadas ao desenvolvimento urbano e turístico devem estar alinhadas na adequação das propostas e no melhor embasamento para suprir suas demandas.

#### **4.2. POTENCIALIDADES E ESTRUTURAS NECESSÁRIAS**

Aqui serão listados novos atrativos ou estruturas necessárias para adequação da cidade de Mongaguá ao desenvolvimento do turismo. Além de citar os possíveis locais para a realização dos novos empreendimentos, as sugestões contêm justificativas para a necessidade de implantação.

A cidade possui grande potencial no setor cicloviário que não é aproveitado, pois já há demanda real para o sistema e condições topográficas favoráveis o que torna a necessidade de um plano efetivo para o setor



prioritário, podendo se tornar referência para as cidades em mesma condição, ou que queiram alavancar o meio de mobilidade em seu território. Além disso, deve-se dar mais importância à acessibilidade para portadores de necessidades especiais, com a construção de estruturas de rampas e acessos e com melhoria do pavimento das calçadas existentes. O transporte cicloviário é muito utilizado pelos moradores da região, entretanto ciclovias e ciclofaixas existem somente na orla da praia, em poucos trechos centrais, e ao longo da Av. Monteiro Lobato, uma das vias marginais à rodovia. Também não há ligação segregada entre as vias do sistema cicloviário. Dar suporte a este modal estimula seu uso, tende a diminuir o trânsito, além de garantir mais segurança aos ciclistas.

Sinalização indicativa e interpretativa dos pontos turísticos pode ajudar os turistas para uma melhor compreensão das características de atrativos turísticos e história do Município de Mongaguá. Apesar de existirem 5 portais de identificação, nenhum representa efetivamente as “boas-vindas” a quem chega a cidade, pois estão em locais inapropriados para tal função. Portanto, a possibilidades de readequar a localização de alguns pode ser positivo.

Destaca-se o principal atrativo de Mongaguá, as praias merecem atenção quanto a limpeza, infraestrutura e saneamento básico. A qualidade das praias, aferidas pelos índices de balneabilidade, é um importante indicador da qualidade do saneamento básico, no caso de municípios litorâneos.

## **5. PREMISSAS DE PROJETOS**

Os projetos propostos neste Plano de Obra, estão dispostos de acordo com o nível de intervenção. Podendo ser, portanto: identificados nos programas de acessos, reforma e edificação. Segue nestes itens uma proposta de projeto contendo seu objetivo e a justificativa. Assim temos:

### **5.1. PROGRAMA: ACESSOS**



Considerar os acessos aos atrativos turísticos que compõe o programa de planejamento de infraestrutura deste prognóstico é importante devido ao caráter universal que abrange este tipo de intervenção. Além de qualificar o atendimento da demanda turística, propõe beneficiar a circulação urbana de seus moradores. O preciso diagnóstico do entorno permite mapear as fragilidades e potencialidades dos acessos aos atrativos turísticos.

A relação entre edifício e espaço público se inicia através dos acessos ao mesmo, portanto, o levantamento realizado considerou a experiência do turista que procura os principais atrativos turísticos. Além disso atrações com potencial turístico também foram consideradas, uma vez que este prognóstico visa interpretar o desenvolvimento turístico sustentável da cidade.

O conjunto; atrativo, serviços e entorno caracterizam a vivência completa da integração do turista com o local. Com entorno e acessos bem estruturados o conjunto é valorado nos aspectos qualidade, acolhimento e propagação de experiências positivas. A proposta geral é facilitar o deslocamento, melhorando as condições de trânsito e, principalmente, a qualidade do transporte público. Analisar estes aspectos resultou nas propostas sugeridas neste plano de Ação em infraestrutura:

## **5.2. PROGRAMA: REFORMA**

As reformas propostas neste prognóstico seguem orientações técnicas necessárias para a qualificação funcional e estética, além de melhorias construtivas. Reformar os atrativos turísticos perpassa a manutenção do mesmo. São consideradas requalificações devido a intenção de fomentar o desenvolvimento do atrativo e reformular os usos do mesmo, estimulando sua apropriação por parte da população.



Trata-se de uma perspectiva de melhorar a forma com que a atividade funciona para disponibilizar estruturas básicas em regiões potenciais, reaproveitar espaços subutilizados, ampliar a circulação e conseqüentemente a atratividade. Vale ressaltar que são priorizadas os acessos e circulação universal, portanto, os projetos de reforma devem estar de acordo com as normas de acessibilidade NBR 9050/2015.

As reformas indicadas neste plano de Ação em Infraestruturas são propostas de intervenção física em edificação, mobiliário ou equipamento urbano, que implique a modificação de suas características estruturais e funcionais. Deve haver a priorização do bem-estar e segurança coletiva, portanto projetos de segurança contra incêndio e preservação patrimonial são considerados nas propostas.

### **5.3. PROGRAMA: CONSTRUÇÃO**

As análises das propostas para a construção de equipamento novo advêm do levantamento das potencialidades turísticas do município, além de suas atrações tradicionais. As novas atrações buscam estimular diferentes vertentes do turismo regional como sua potencialidade socioambiental. Esta vertente vem de encontro com o desenvolvimento do turismo sustentável que valorize e preserve o ecossistema.

A partir das principais necessidades do município os projetos estão em consonâncias com as atividades existentes e se alinham de forma a complementar ou suprir a demanda de alguns atrativos. O objetivo comum é fortalecer e consolidar o segmento histórico-cultural do município de Mongaguá.

Além da necessidade de atendimento a possíveis deficiências na estrutura existente as propostas consideram a irradiação e descentralização do turismo do município. Os principais objetivos são; valorização do patrimônio natural e da paisagem do “núcleo central” da cidade. Melhoria do produto



turístico; aumento do gasto médio e permanência do turista; estímulo do turismo por parte do cidadão mongaguaense e fomento da oferta de atrativo turístico cultural e socioambiental.



PROGRAMA	AÇÃO	DESCRIÇÃO DA AÇÃO
ACESSOS	A.1.	Requalificação urbana: Terminal Rodoviário Municipal
	A.2.	Requalificação de vias com maior fluxo e turistas e moradores: Av. Marina, Av. São Paulo, Av. Nossa Senhora de Fátima, Av. Getúlio Vargas e vias dos acessos rodoviários
	A.3.	Ciclovía na Av. São Paulo, Av. Tiradentes, Av. Nossa Senhora de Fátima, complementos na Av. Gov. Mário Covas Jr (orla da praia) e interligação das ciclovias/ciclofaixas
	A.4.	Requalificação das vias marginais, Av. Monteiro Lobato, Av. Tiradentes e Av. Porto Alegre e dos acessos à rodovia
REFORMA	A.5.	Reforma: Praça Frederico Platzeck
	A.6.	Revitalização Praça Dudu Samba
	A.7.	Reforma: Plataforma Marítima de Pesca Amadora
	A.8.	Reforma: Centro Cultural Raul Cortez
	A.9.	Restauração: Monumento Pedro Pescador
	A.10.	Revitalização das Praças Fernando Arens e Jacoub Koukdjian
	A.11.	Restauração: Chafariz Anchieta da Rua Rui Barbosa
CONSTRUÇÃO	A.12.	Requalificação das feiras de artesanato
	A.13.	Requalificação Parque Ecológico "A Tribuna"
	A.14.	Reconstrução do Belvedere Municipal
	A.15.	Requalificação Estrutural: Orla da Praia



## 6. PLANO DE AÇÃO EM INFRAESTRUTURA

### 6.1. Requalificação Urbana: Terminal Rodoviário Municipal

O terminal rodoviário fica na lateral direita da Rodovia Pe. Manoel da Nóbrega, para quem chega de São Paulo. Caracterizando-se o como primeiro equipamento urbano turístico de acesso à cidade de Mongaguá. No geral a edificação necessita passar por um processo de reforma, pois nota-se uma necessidade de manutenção da pintura e limpeza do local. Além da infraestrutura necessitar de reparos, a segurança para os passageiros e usuários do local não é satisfatória. A proposta deve prever, além da reforma da estrutura existente, uma dinâmica de acesso que qualifique e otimize a chegada e saída de ônibus, pois o fluxo adjacente à Rodoviária, em alta temporada, é muito conturbado.

Tabela 15 - Quadro de Áreas Estimadas: Terminal Rodoviário Municipal de Mongaguá

QUADRO DE ÁREAS (m <sup>2</sup> )	
Área do Terreno	9.200,00
Área construída	2.500,00
TOTAL	9.200,00

Fonte: JK Turismo, 2017.

**Objetivo:** Reforma do Terminal Rodoviário visando promover maior conforto e segurança aos usuários. Adequar à acessibilidade, a sinalização e os acessos.

**Justificativa:** Portal de recepção da cidade, o Terminal Rodoviário é precário estruturalmente, pois não oferece qualidade na circulação e espera dos usuários. Necessita de reforma no piso, circulação e principalmente mobiliário, visando qualificar a espera e circulação de pessoas. Seu principal entrave é o acesso, sendo necessário um estudo viário em complementação para que ele possa ser melhor utilizado.

**Programa de Necessidades:**



- Pavilhão de espera;
- Guichês;
- Sala de administração;
- Sala de guarda volume;
- Sala de limpeza;
- Sanitário para funcionários;
- Sanitários acessíveis;

### **Memorial Descritivo**

- **Pavimentação:** Na circulação externa de pedestres o piso em bloquete intertravado visando torna a área permeável, facilita a manutenção e não prejudica a acessibilidade. Para o interior piso monolítico, vinílico com tratamento antiderrapante, facilita a limpeza e circulação.
- **Cobertura:** Para os telhados, além da revisão estrutural, sugere-se que em sua correção, deverão apresentar inclinação compatível com as características da telha especificada e cobrimentos adequados à inclinação adotada de modo que sua estanqueidade às águas pluviais seja absoluta, inclusive quando da ocorrência de chuvas de vento de grande intensidade, normais e previsíveis. O sentido de montagem dos telhados deverá ser contrário ao da ação dos ventos dominantes de modo que seja evitada a infiltração de águas pluviais ao longo dos cobrimentos longitudinais.
- **Revestimento:** Quanto ao revestimento sendo necessário sua reformas, para os azulejos deverá ser observada rigorosamente a uniformização da aplicação nas paredes de uma mesma dependência. Os azulejos deverão ter juntas a prumo não superiores a 3,00mm,



utilizando espaçadores de plásticos. Quando pintura as paredes deverão receber tratamento adequado para recebimento de tinta acrílica quantas demãos necessárias para a homogeneização da superfície.

➤ **Instalações Elétricas:** Revisão das instalações existentes e sendo necessário a troca de fios, disjuntores, tomadas, calhas, lâmpadas, reatores, chaves e interruptores, deixando-os em perfeitas condições de funcionamento. As instalações elétricas deverão ser executadas de acordo com as especificações técnicas de projeto arquitetônico observando todas as prescrições para materiais e execução, conforme normas específicas da ABNT, assim como a legislação que rege o assunto, além do disposto na Norma Técnica Unificada NTU.01.

➤ **Instalações Hidráulicas:** As instalações hidráulico-sanitárias de água fria e de esgotos sanitários deverão ser executadas conforme especificações técnicas gerais e as exigências prescritas pelas normas da ABNT aplicáveis ao assunto, assim como a legislação que regula o assunto no Estado de São Paulo, além de disposições gerais fixadas pela Concessionária local. A instalação de água fria deverá ser executada conforme projeto arquitetônico. Estão inclusos neste item, todos os rasgos em alvenarias, elementos estruturais, pisos, torneiras de jardim, etc.

➤ **Acessibilidade:** Na entrada principal a rampa deve ser dimensionada de acordo com a Norma NBR 9050/2015, instalar corrimão e sinalização tátil (alerta e direcional) para o acesso principal e os percursos. Instalar sanitário acessível com as peças e dimensionamento adequados, respeitando os recuos e áreas de manobra prescritos na norma.



## Orçamento Estimado

Tabela 16 Orçamento Estimado: Terminal Rodoviário Municipal de Mongaguá

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Pavimentação	8.000	m <sup>2</sup>	R\$ 120,00	R\$ 960.000,00
Cobertura	2.500	m <sup>2</sup>	R\$ 237,00	R\$ 592.500,00
Revestimento	1.300	m <sup>2</sup>	R\$ 26,23	R\$ 34.099,00
Instalações Elétricas, Lógica e Telefonia	800	m	R\$ 75,00	R\$ 60.000,00
Instalações Hidráulicas	6	cj	R\$ 120.378,06	R\$ 722.268,36
Acessibilidade	2	cj	R\$ 376.270,46	R\$ 752.540,92
Total				R\$ 3.121.408,28
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 3.811.863,79

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPO para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### Prazo de Execução

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da reforma do Terminal Rodoviário é de 48 meses, a partir da contratação dos serviços.



## Situação Atual

Figura 2 - Terminal Rodoviário Municipal de Mongaguá



Fonte: JK Turismo, 2017.

Figura 3 - Terminal Rodoviário Municipal de Mongaguá



Fonte: JK Turismo, 2017.



## Projetos Similares

Figura 4 - Terminal da Lapa. São Paulo/SP



Fonte: [http://www.archdaily.com.br/br/618423/terminal-da-lapa-slash-nucleo-de-arquitetura?ad\\_medium=widget&ad\\_name=recommendation](http://www.archdaily.com.br/br/618423/terminal-da-lapa-slash-nucleo-de-arquitetura?ad_medium=widget&ad_name=recommendation)

Figura 5 - Terminal Rodoviário de Montes Claros. Montes Claros/MG



Fonte: <https://villaarquitetura.com.br/geraldo-david-alcantara/>



## **6.2. Requalificação de vias com maior fluxo e turistas e moradores: Av. Marina, Av. São Paulo, Av. Nossa Senhora de Fátima, Av. Getúlio Vargas e vias dos acessos rodoviários**

As vias Av. Marina, Av. São Paulo, Av. Nossa Senhora de Fátima, Av. Getúlio Vargas e vias dos acessos rodoviários são em geral, vias coletoras importantes do município de Mongaguá, fazem conexão com diversos bairros e precisam de atenção, principalmente na região central onde possui, calçadas estreitas limitando a circulação, principalmente quando em alta temporada de visitação turística. As vias direcionam para atrativos como a entrada do Morro da Santa, o Skate Park e o Centro de Eventos Itapoan, praias e bairros.

**Objetivo:** A Av. São Paulo tem 13km, a Av. Marina 2,1km, a Av. N.S. Fatima possui 2,5km, Av. Getulio Vargas 500m, as avenidas de acesso no geral, aproximadamente 16km. A proposta deve considerar o recapeamento asfáltico ou pavimentação asfáltica, a fim de, qualificar e reestruturar as principais vias de conexão do município, revisando a pavimentação asfáltica, calçamento e iluminação pública, paisagismo e mobiliário. Visando melhorar o acesso de inúmeros atrativos turísticos, e proporcionar maior segurança e conforto da população e dos turistas.

**Justificativa:** Melhorar a circulação interna de Mongaguá, otimizar os acessos dos atrativos do município, visando aumentar o número de turistas, através da oferta de infraestrutura básica. É importante além da pavimentação e calçamento considerar a iluminação pública e toda infraestrutura urbana necessária para qualificação das vias.

### **Programa de Necessidades:**

- Pavimentação:
- Calçamento;
- Iluminação Pública, incluindo todo cabeamento;



## Memorial Descritivo

- **Pavimentação:** Na circulação externa de pedestres o piso em bloquete intertravado visando torna a área permeável, facilita a manutenção e não prejudica a acessibilidade. Para o interior piso monolítico, vinílico com tratamento antiderrapante, facilita a limpeza e circulação.
- **Calçamento:** Análise do solo, considerando a possível necessidade de compactação ou correção, na pré-execução da calçada. Considerar faixas livres e de circulação, no pavimento de passeios públicos serão utilizados apenas o concreto pré-moldado ou moldado em loco, com juntas ou em placas, acabamento desempenado, texturado ou estampado, além dos pisos intertravados de concreto e os ladrilhos hidráulicos. Referência ao decreto 45.904/2005 que regulamenta o calçamento público de São Paulo/SP. Importante destacar também as orientações para calçadas contidas na Norma de Acessibilidade NRB 9050/2015.
- **Instalações Elétricas, Lógica e Telefonia:** Reparação deve abranger todo o sistema de iluminação, cabeamento, instalação e reparação de problemas. Transformadores e jurisdições particulares devem ser relacionados quando a intervenção dor necessária.

## Orçamento Estimado

Tabela 17 - Orçamento Estimado: Requalificação de 1km de via.

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Pavimentação	18.000	km <sup>2</sup>	R\$ 206,88	R\$ 3.723.840,00
Calçamento	18.000	km <sup>2</sup>	R\$ 138,82	R\$ 2.498.760,00
Paisagismo	1.500	m	R\$ 38,00	R\$ 57.000,00
Instalações Elétricas, Lógica e Telefonia	18.000	m	R\$ 620,00	R\$ 11.160.000,00
Total				R\$ 17.439.600,00
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 21.297.239,52

Fonte: JK Turismo, 2017.



Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### **Prazo de Execução**

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da requalificação de vias com maior fluxo e turistas e moradores: Av. Marina, Av. São Paulo, Av. Nossa Senhora de Fátima, Av. Getúlio Vargas e vias dos acessos rodoviários é de 48 meses, a partir da contratação dos serviços.



## Situação Atual

Figura 6 - Av. Marina sentido Praia Grande



Fonte: JK Turismo, 2017.

Figura 7 - Av. Marina sentido Itanhaém





Fonte: JK Turismo, 2017.

Figura 8 - Av. Nsa Sra de Fátima



Fonte: JK Turismo, 2017.



## Projetos Similares

Figura 9 - Calçada Rua Eduardo Santos Pereira - Campo Grande/MS



Fonte: <http://www.acessibilidadenapratica.com.br/avaliacoes-e-visitas/serie-calcadas-reformadas-44/>



### **6.3. Ciclovias na Av. São Paulo, Av. Tiradentes, Av. Nossa Senhora de Fátima, complementos na Av. Gov. Mário Covas Jr (orla da praia) e interligação das ciclovias/ciclofaixas.**

A malha cicloviária é insuficiente frente a demanda de uso deste meio de transporte. As principais vias, para implantação deste sistema, do município são Av. São Paulo, Av. Nossa Senhora de Fátima, Av. Marina, A. Gov. Mário Covas Jr e Av. Monteiro Lobato, são importantes vias que percorrem toda a extensão do município. Devido sua extensão são importantes eixos de conexão com os bairros, a implantação de uma malha ciclovia viria de encontro a demanda crescente de suporte a este modal. É importante considerar que uma ciclovia contempla não só ciclistas, mas também pedestres e usuários do transporte público e veículos particulares.

**Objetivo:** Implantação de ciclovia e/ou ciclofaixa ao longo das Av. São Paulo, Av. Tiradentes, Av. Nossa Senhora de Fátima, complementos na Av. Gov. Mário Covas Jr (orla da praia) e interligação das ciclovias/ciclofaixas. a fim de otimizar a circulação e promover a segurança de ciclistas e pedestres principalmente.

**Justificativa:** A topografia do município é favorável ao transporte, e apesar da demanda os mesmos andam na pista de rolamento junto aos veículos. A função da ciclovia é organizar a dinâmica de circulação e garantir a segurança dos transeuntes.

#### **Programa de Necessidades:**

- Ciclovia e/ou ciclofaixas;

#### **Memorial Descritivo**

- **Serviços preliminares:** A obra será executada de acordo com os projetos construtivos aprovados pela Prefeitura e deverá ser de conformidade com as normas da ABNT (Associação Brasileira de



Normas Técnicas). Deverá ser executada a limpeza geral do local com retirada da vegetação existente e de entulhos, oferecendo a área totalmente livre para a construção, armazenamento de materiais, circulação de veículos, equipamentos e pessoas. A obra obrigatoriamente deverá conter a placa com a identificação do executor e agente financeiro, em letras visíveis e legíveis. Também deverá constar no local da obra o selo de obra fiscalizada fornecida pelo CREA.

- **Terraplenagem:** A movimentação de terra será na área destinada a pista da ciclovia. Os materiais excedentes serão destinados ao botafora.
- **Pista da ciclovia:** Execução de bloco de concreto intertravado, com guias de balizamento em concreto.
- **Pintura e sinalização:** Pintura da Sinalização indicativa nos locais especificados no projeto.

### Orçamento Estimado

O custo de um sistema cicloviário varia conforme o projeto, que, além da infraestrutura, inclui intervenções complementares como melhorias no entorno das vias, pintura, sinalização, iluminação, drenagem, regularização do pavimento em vias já existentes, contenções e outros serviços necessários.

Tabela 18 - Orçamento Estimado para o m<sup>2</sup> de Ciclovia

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Pavimentação	15.000	m <sup>2</sup>	R\$ 106,88	R\$ 1.603.200,00
Calçamento	15.000	m	R\$ 138,82	R\$ 2.082.300,00
Ciclovia/Ciclofaixa	15.000	m	R\$ 360,00	R\$ 5.400.000,00
Mobiliário	150	cl.	R\$ 1.315,15	R\$ 197.272,50
Paisagismo	10.000	m	R\$ 18,00	R\$ 180.000,00
Total				R\$ 9.462.772,50
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 11.555.937,78

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para



dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### **Prazo de Execução**

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da malha cicloviária de Mongaguá é de 48 meses, a partir da contratação dos serviços.

### **Situação Atual**

Figura 10 - Av. São Paulo



Fonte: JK Turismo, 2017



Figura 11 - Av. São Paulo



Fonte: JK Turismo, 2017



## Projetos Similares

Figura 12 - Ciclofaixa Campinas/SP.



Fonte: Revista Qual Imóvel, 2016

Figura 13 - Ciclovía Av. Dom Aguirre - Sorocaba/SP



Fonte: <http://agencia.sorocaba.sp.gov.br/ciclistas-aprovam-videomonitoramento-na-ciclovía-da-dom-aguirre/>



#### **6.4. Requalificação das vias marginais, Av. Monteiro Lobato, Av. Tiradentes e Av. Porto Alegre e dos acessos à rodovia**

As avenidas: Av. Monteiro Lobato, Av. Tiradentes e Av. Porto Alegre são vias marginais à Rodovia Pe. Manoel da Nóbrega, localizada ao norte da Rodovia Pe. Manoel da Nóbrega. Av. Monteiro Lobato tem aproximadamente 11km e a Av. Tiradentes tem aproximadamente 7,5km. A Av. Porto Alegre tem aproximadamente 1,2km. Com aproximadamente 20 km de extensão no total, direcionam aos bairros localizados nesta porção do município, são de grande importância para os munícipes e turistas pois são um eixo de acesso à diversos atrativos e locais de Mongaguá como o Belvedere Municipal e o Poço das Antas.

**Objetivo:** Qualificar a infraestrutura urbana das Av. Monteiro Lobato, Av. Tiradentes e Av. Porto Alegre e dos acessos à rodovia, importantes eixos de conexão entre os bairros da região norte do município. Revisar os fluxos direcionais, recapeamento asfáltico, calçadas, e todo o mobiliário urbano, considerando a iluminação, abrigos de ônibus e lixeiras.

**Justificativa:** As avenidas localizadas na porção norte possuem trechos rurais e trechos urbanos mais adensado, são prioritariamente utilizadas pelos moradores da cidade e região limdeira, com cerca de 7km de extensão cada uma qualificam-se como importantes vias de conexão e acesso a atrações turísticas do município. A qualidade urbana e ambiental na região periférica a Área Turística Prioritária é bastante inadequada tanto para a comunidade como para o turista. Portanto, a atenção a estas vias pretende induzir maior qualidade na infraestrutura urbana, principalmente ao cidadão mongaguense.

##### **Programa de Necessidades:**

- Pavimentação;
- Calçamento;



- Ciclovia e/ou ciclofaixa

### Memorial Descritivo

- **Sondagem e Pavimentação:** Verificação de pontos críticos do asfalto e instalação de pavimentação asfáltica nos mesmos, verificação do nivelamento atual e alteração se necessário visando não formarem bacias, que possam dificultar o escoamento de águas pluviais.
- **Calçamento:** Análise do solo, considerando a possível necessidade de compactação ou correção, na pré-execução da calçada. Considerar faixas livres e de circulação, no pavimento de passeios públicos serão utilizados apenas o concreto pré-moldado ou moldado em loco, com juntas ou em placas, acabamento desempenado, texturado ou estampado, além dos pisos intertravados de concreto e os ladrilhos hidráulicos. Referência ao decreto 45.904/2005 que regulamenta o calçamento público de São Paulo/SP. Importante destacar também as orientações para calçadas contidas na Norma de Acessibilidade NRB 9050/2015.
- **Ciclovia e/ou Ciclofaixa:** Execução de bloco de concreto intertravado, com guias de balizamento em concreto. Pintura da Sinalização indicativa nos locais especificados no projeto.

### Orçamento Estimado

Tabela 19 - Orçamento Estimado Requalificação da via marginal, Av. Monteiro Lobato, Av. Tiradentes e Av. Porto Alegre.

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Pavimentação	20.000	m <sup>2</sup>	R\$ 106,88	R\$ 2.137.600,00
Calçamento	20.000	m	R\$ 138,82	R\$ 2.776.400,00
Ciclovia/Ciclofaixa	20.000	m	R\$ 360,00	R\$ 7.200.000,00
Mobiliário	200	ci.	R\$ 1.315,15	R\$ 263.030,00
Paisagismo	10.000	m	R\$ 18,00	R\$ 180.000,00
Total				R\$ 12.557.030,00
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 15.334.645,04

Fonte: JK Turismo, 2017



Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### **Prazo de Execução**

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da Requalificação da via marginal, Av. Monteiro Lobato é de 48 meses, a partir da contratação dos serviços.

### **Situação Atual**

Figura 14 - Av. Monteiro Lobato



Fonte: JK Turismo, 2017



## Projetos Similares

Figura 15 - Rua Isolino Pizzolotto. Jacinto Machado/SC.



Fonte: <http://www.grupocorreiodosul.com.br/jornal/prefeitura-entovia-e-passeio/>



## 6.5. Reforma: Praça Frederico Platzeck

A Praça Frederico Platzeck, localizada na região central é um importante equipamento urbano para a população e para os visitantes de Mongaguá, pois é um local para descanso e lazer, além de se localizar próximo aos principais locais de eventos da cidade. Encontra-se em bom estado de conservação, necessitando apenas de reparação em alguns mobiliários, como lixeiras e bancos e equipamentos de ginástica. Além do Paisagismo.

Tabela 20 - Quadro de Área Aproximada: Praça Frederico Platzeck

<b>QUADRO DE ÁREAS (m²)</b>	
Área do Terreno	4.800,00
<b>TOTAL</b>	<b>4.800,00</b>

Fonte: JK Turismo, 2017

**Objetivo:** Reforma, adequação a acessibilidade e renovação de mobiliário em geral. Para estruturar melhor os grandes eventos que tradicionalmente próximo ao local.

**Justificativa:** O local é um dos principais atrativos turísticos da cidade, onde ocorrem as principais festas da cidade de Mongaguá como o Carnaval, Festival de Verão, Virada do Ano. Possui um bom espaço para as atividades, entretanto necessita de reforma para qualificar a permanência. Além do atendimento à Norma de Acessibilidade NBR 9050/2015, necessita de melhorias na infraestrutura urbana como mobiliário e qualificação do piso.

### Programa de Necessidades

- Revisão e manutenção do mobiliário da Praça;
- Arborização em alguns trechos.
- Reforma da quadra.



## Memorial Descritivo

- **Pavimentação:** Já utilizado na Praça o piso em bloquete intertravado é uma opção viável visando a permeabilidade da área, facilita a manutenção e não prejudica a acessibilidade. Para a quadra piso monolítico, vinílico com tratamento antiderrapante, facilita a limpeza e circulação.
- **Mobiliário:** Revisar e identificar as avarias em alguns bancos, mesas, lixeiras e equipamentos de ginástica. Caso necessário, considerar remoção e a troca de todo mobiliário e apresentar uma proposta padrão com mesma identidade visual.
- **Paisagismo/Arborização:** Plantio de alguns trechos descampados, árvores como Ipê amarelo e Manacá da Serra são ideais para cobertura amena, e possuem plantio e manutenção facilitados.

## Orçamento Estimado

Tabela 21 - Orçamento Estimado: Praça Frederico Platzeck

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Serviços Preliminares	1	und.	R\$ 36.000,00	R\$ 36.000,00
Pavimentação	4.800	m <sup>2</sup>	R\$ 206,88	R\$ 993.024,00
Reforma do Mobiliário	50	und.	R\$ 2.410,10	R\$ 120.505,00
Paisagismo/Arborização	4.800	m <sup>2</sup>	R\$ 110,00	R\$ 528.000,00
Iluminação	30	cj.	R\$ 8.000,00	R\$ 240.000,00
Total				R\$ 1.917.529,00

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura



de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### **Prazo de Execução**

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da reforma da Praça Frederico Platzeck é de 12 meses, a partir da contratação dos serviços.

### **Situação Atual**

Figura 16 - Praça Frederico Platzeck



Fonte: JK Turismo, 2017



## Projetos Similares

Figura 17 - Projeto de Mobiliário de Parque - Concurso de Estudantes do IX ENEPEA – Curitiba/PR



Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/09.107/2990?page=3> , 2016



## 6.6. Revitalização Praça Dudu Samba

A Praça Dudu Samba é um importante equipamento urbano destinado para a realização dos principais eventos do município. Está inserida em uma bela paisagem natural, de frente ao mar e conta com a infraestrutura necessária para eventos de grande porte. Entretanto encontra-se em estado regular de conservação, necessitando de reforma do pavimento, dos equipamentos e mobiliário. A proposta que prevê a revitalização de uma área atualmente degradada que possa valorizar a paisagem, propondo espaço de passeio e contemplação da Praça e qualificar oferta de lazer e turística da cidade.

Tabela 22 - Quadro de Área Aproximada: Praça Dudu Samba

QUADRO DE ÁREAS (m <sup>2</sup> )	
Área do Terreno	5.740,00
TOTAL	5.740,00

Fonte: JK Turismo, 2017

**Objetivo:** Reforma e adequação a acessibilidade para proporcionar a qualificação dos espaços de permanência e lazer dos usuários.

**Justificativa:** Local de grande potencial turístico para a cidade, é vastamente utilizado, atualmente encontra-se em estado de conservação regular, necessitando de reforma e instalação de estruturas de lazer, assim como reforma nos sanitários, e suporte administrativo. Há necessidade de reforma de piso, paredes, luminárias, cadeiras do teatro, sistema de som e iluminação cênica, reforma de telhado, atualização do sistema elétrico e hidráulico, reforma de fachadas

### Programa de Necessidades:

- Reforma em geral:



- Pavimentação encontra-se irregular;
- Pouca arborização;
- Mobiliário como postes de iluminação, bancos e lixeiras, em sua maioria, estão mal conservados;
- Sinalização interna, placas indicativas e sinalização de piso;
- Pista de caminhada;

### **Memorial Descritivo**

- **Pavimentação:** Prever a criação de áreas permeáveis, e calçadas com biorretenção para reter a água das chuvas e aumentar a captação para reuso.
- **Mobiliário:** Todos os bancos disporão de lixeiras para separação do lixo orgânico do reciclável, e serão viabilizados através da venda de seus espaços publicitários. Totens informativos, luminárias, playgrounds, também compartilham das mesmas características.
- **Paisagismo:** Além de tornar a proposta mais bela e sustentável, o projeto deve considerar a orientação das correntes de ar e o sombreamento projetado pelas árvores para que o paisagismo minimize as ilhas de calor, forme barreiras acústicas e favoreça a retenção de águas pluviais.
- **Reforma dos Sanitários:** Os sanitários necessitam de reforma, em revestimento, vazamentos e trocas de peças sanitárias.
- **Acessibilidade:** Na entrada principal o acesso deve ser dimensionado de acordo com a Norma NBR 9050/2015, instalar sanitário acessível com as peças e dimensionamento adequados, respeitando os recuos e áreas de manobra prescritos na norma.



- **Iluminação:** Revisar o sistema de iluminação, o conjunto de aproximadamente 50 postes e fiação deve ser remanejado.
- **Edificação Anexo:** Considerar a construção de um bloco administrativo, que dê suporte à guarda civil e serviços de limpeza.

## Orçamento Estimado

Tabela 23 - Orçamento Estimado: Revitalização Praça Dudu Samba

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Pavimentação	3.000	m <sup>2</sup>	R\$ 115,00	R\$ 345.000,00
Mobiliário	70	und.	R\$ 1.134,00	R\$ 79.380,00
Paisagismo	3.000	m <sup>2</sup>	R\$ 110,00	R\$ 330.000,00
Reforma de Sanitários	2	cj.	R\$ 120.378,06	R\$ 240.756,12
Acessibilidade	1	cj	R\$ 376.270,46	R\$ 376.270,46
Iluminação	50	cj.	R\$ 8.000,00	R\$ 400.000,00
Edificação de Apoio	50	m <sup>2</sup>	R\$ 2.630,30	R\$ 131.515,00
Total				R\$ 1.902.921,58
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 2.323.847,83

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

## Prazo de Execução

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da revitalização da Praça Dudu Samba é 36 meses, a partir da contratação dos serviços.

## Situação Atual

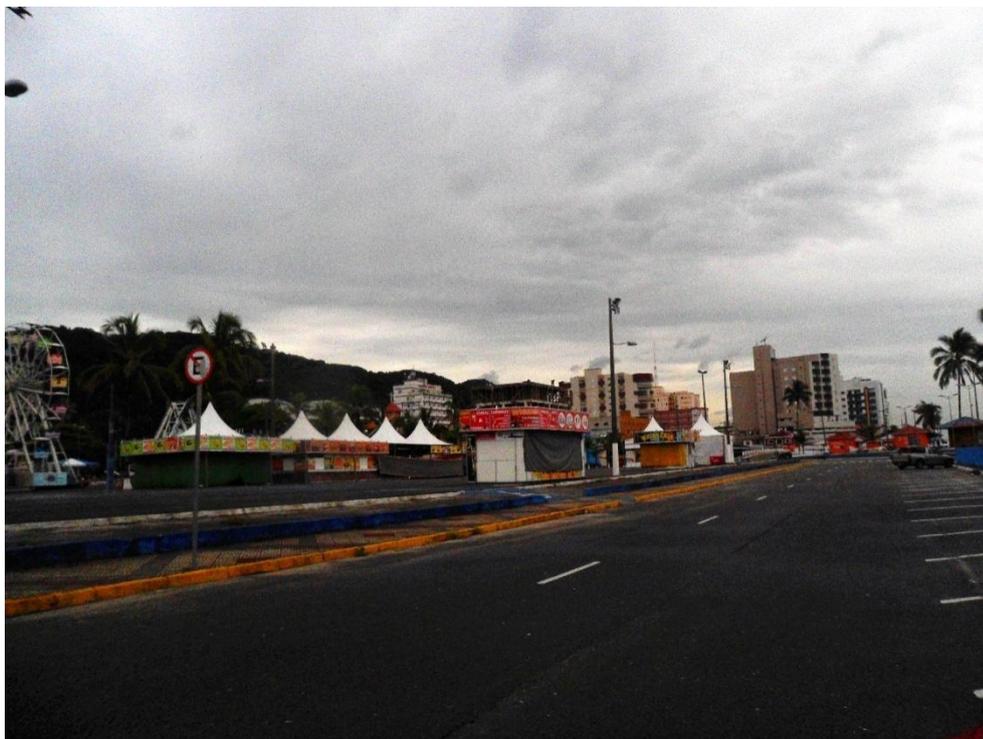


Figura 18 - Praça Dudu Samba



Fonte: JK Turismo, 2017

Figura 19 - Praça Dudu Samba

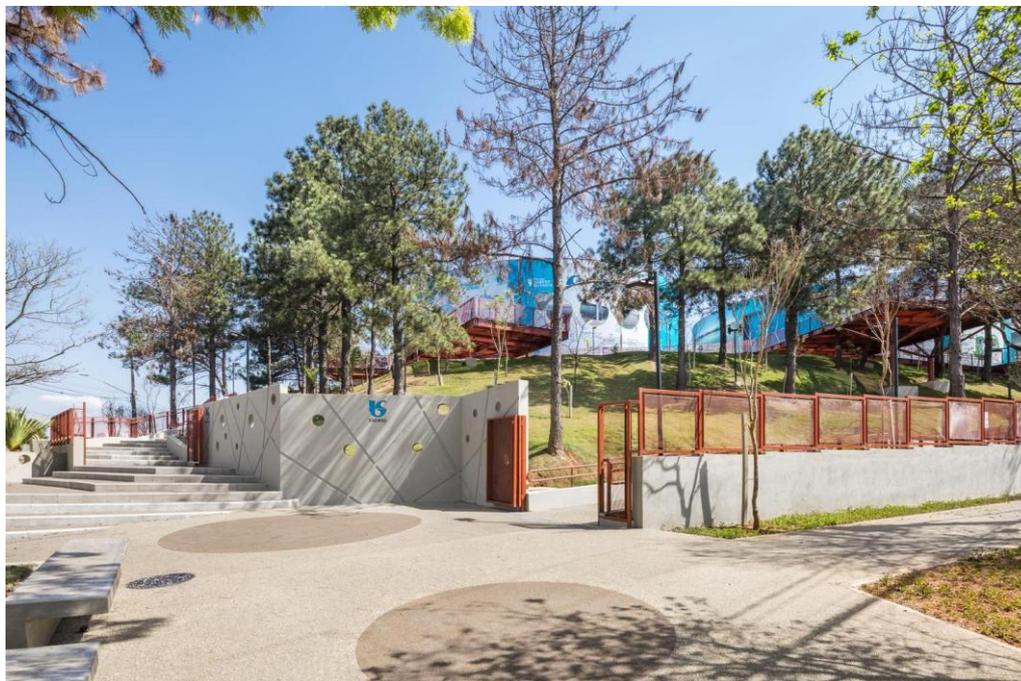


Fonte: JK Turismo, 2017



## Projetos Similares

Figura 20 - Parque SABESP – Butantã/SP



Fonte: <http://www.areasverdesdascidades.com.br/2015/08/parque-sabesp-butanta.html>



## 6.7. Reforma: Plataforma Marítima de Pesca Amadora

A Plataforma Marítima de Pesca Amadora é um local de destaque para turistas e munícipes, o local tem um belo cenário. Instalada na cidade em 1977, é a maior plataforma pesqueira em estrutura de concreto armado avançando 400 metros mar adentro formando um “T” e se lançando 86m para cada um dos lados. Na entrada há sanitários, local apropriado para lavagem dos pescados e apetrechos de pescas. Recentemente passou por reforma em parte de seu eixo de circulação. Neste período verificou-se a necessidade de recuperar seus pilares estruturais.

**Objetivo:** Reforma dos pilares portantes da plataforma visando sua manutenção e segurança dos usuários.

**Justificativa:** Apesar de recente reforma, a mesma não contemplou a estrutura da plataforma, sendo necessária revisão e reparação das mesmas.

### Programa de Necessidades:

- Retrofit da estrutura;

### Memorial Descritivo

- **Estrutura:** Mensurar o retrofit da estrutura da Plataforma, visando sua manutenção, reestruturação e segurança.

### Orçamento Estimado

Tabela 24 - Orçamento Estimado: Plataforma Marítima de Pesca Amadora

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Estrutura	400	m	R\$ 6.200,00	R\$ 2.480.000,00
Total				R\$ 2.480.000,00
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 3.028.576,00

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da



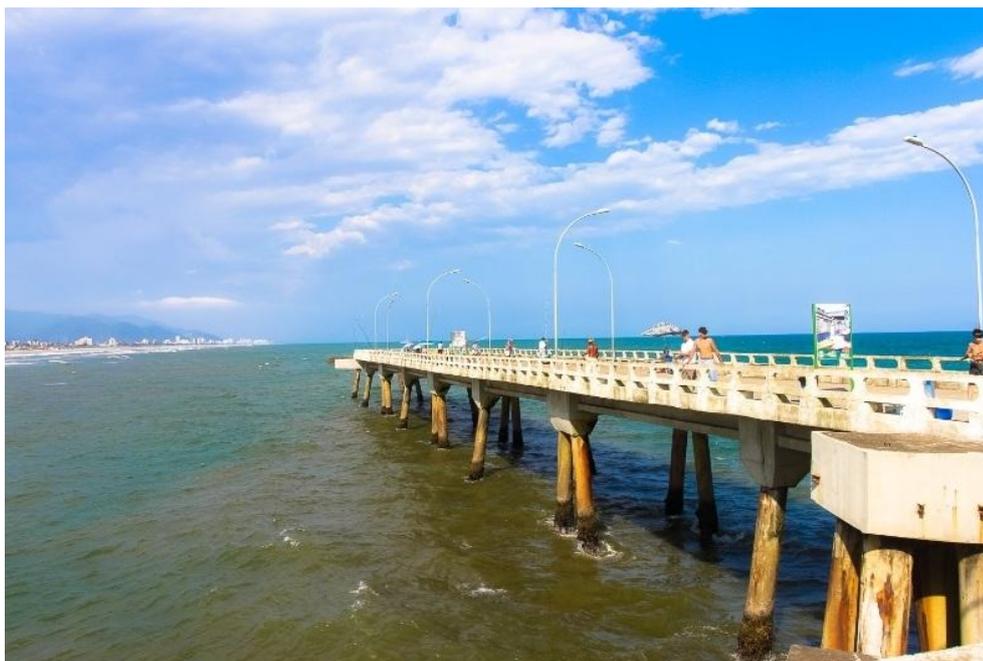
Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### **Prazo de Execução**

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da reforma da Plataforma Marítima de Pesca Amadora é de 36 meses, a partir da contratação dos serviços.

### **Situação Atual**

Figura 21 - Plataforma Marítima de Pesca Amadora



Fonte: Prefeitura de Mongaguá, 2017



Figura 22 - Plataforma Marítima de Pesca Amadora



Fonte: Prefeitura de Mongaguá, 2017



## 6.8. Reforma: Centro Cultural Raul Cortez

O edifício tem 20 anos e apesar de seu bom estado de conservação precisa de reparos de manutenção preventiva. Sua avaria mais crítica é o sistema de ar condicionado que necessita de atualização. O local oferece cursos gratuitos de música, pintura, teclado, violão, violino, hip hop, ballet, Jazz, dança de rua, dança do ventre, teatro, dança de salão e coral, tudo para a população de Mongaguá, além de abrigar o Teatro Municipal Ronaldo Ciambri, com capacidade para 320 espectadores. Com peças o ano todo.

**Objetivo:** Reforma do Centro Cultural Raul Cortez em prol de qualificar o sistema de climatização e acessibilidade.

**Justificativa:** O local é muito frequentado pelos turistas e pela população. Com eventos o ano todo é uma alternativa ao principal atrativo de Mongaguá, quando em dias de chuva e/ou baixa temporada chega a receber capacidade máxima de público.

### **Programa de Necessidades:**

- Ar condicionado;
- Acessibilidade.

### **Memorial Descritivo**

- **Climatização:** As unidades condensadoras de ar condicionado devem ser revisadas, dimensionadas e instaladas de acordo com a demanda do volume populacional que comporta a edificação.
- **Acessibilidade:** Na entrada principal a rampa deve ser dimensionada de acordo com a Norma NBR 9050/2015, instalar corrimão e sinalização tátil (alerta e direcional) para o acesso principal e o percurso de visita. Instalar sanitário acessível com as peças e dimensionamento adequados, respeitando os recuos e áreas de manobra prescritos na norma.



## Orçamento Estimado

Tabela 25 - Orçamento Estimado: Reforma Centro Cultural Raul Cortez

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Climatização	1	cj	R\$ 230.000,00	R\$ 230.000,00
Acessibilidade	1	cj	R\$ 37.700,00	R\$ 37.700,00
Reforma Geral	100	m <sup>2</sup>	R\$ 3.500,00	R\$ 350.000,00
Total				R\$ 617.700,00
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 754.335,24

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### Prazo de Execução

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da reforma do Centro Cultural Raul Cortez é de 12 meses, a partir da contratação dos serviços.



## Situação Atual

Figura 23 - Fachada do Centro Cultural Raul Cortez



Fonte: JK Turismo, 2017

Figura 24 - Anexo do Centro Cultural Raul Cortez





Fonte: JK Turismo, 2017

## 6.9. Restauro: Monumento Pedro Pescador

O monumento “Pedro Pescador” foi construído em 1998, pelo escultor Manolo Saez, de Abrantes, Portugal, foi convidado a esculpir a estátua de São Pedro Pescador, a pedido da Secretaria de Cultura do Estado. Manolo é reconhecido internacionalmente e suas obras estão espalhadas por todos os continentes. Aqui, nesse monumento, o artista imprimiu toda a magnitude e força à peça de 4 metros de altura, esculpida em bronze. Atualmente necessita de reparos visando sua manutenção e preservação histórico-cultural.

**Objetivo:** Recuperar a peça a fim de preservação e manutenção.

**Justificativa:** O monumento encontra-se na Praça de Eventos Dudu Samba. É um marco referencial para os visitantes do município e necessita de reparos visando sua manutenção e preservação.

### Programa de Necessidades:

- Recuperação em Bronze.

### Memorial Descritivo

- **Restauro:** Restauro da peça por profissional especialista em Bronze e recuperação de ser entorno.

### Orçamento Estimado

Tabela 26 - Orçamento Estimado: Restauro Monumento “Pedro Pescador”

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Restauro	1	und.	R\$ 72.000,00	R\$ 72.000,00
Total				R\$ 72.000,00
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 87.926,40

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores



apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### **Prazo de Execução**

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução do Restauo do Monumento “Pedro Pescador” é de 24 meses, a partir da contratação dos serviços.

### **Situação Atual**

Figura 25 - Monumento "Pedro Pescador"



Fonte: Prefeitura de Mongaguá, 2017



## 6.10. Revitalização das Praças Fernando Arens e Jacoub

### Koukdjian

As praças estão localizadas na região central e se complementam em sequência entre a Avenida São Paulo, Rua Hermenegildo Barbosa e Av. Marina. Com cerca de 1.300 m<sup>2</sup> a Praça Fernando Arens, e 950 m<sup>2</sup> a Praça Jacoub Koukdjian são importantes equipamentos urbano para a população e para os visitantes de Mongaguá, pois são um local para descanso e lazer, além de compor os principais atrativos da cidade. Encontram-se em bom estado de conservação, necessitando apenas de reparação em alguns mobiliários, como lixeiras, bancos e postes. A única ressalva identificada pela população é a necessidade de manejo do paisagismo e readequação do piso. Portanto, a revisão do paisagismo e calçamento são prioridades do projeto.

**Objetivo:** Reforma, adequação a acessibilidade e renovação de mobiliário, pavimentação e paisagismo. Para estruturar melhor o local que é um atrativo turístico tradicional do município.

**Justificativa:** Os locais são um dos principais atrativos turísticos da cidade, onde ocorrem grande circulação de pessoas, principalmente aos finais de semana. Possuem um bom espaço para a circulação, entretanto necessita de reforma para qualificar a permanência. Além do atendimento à Norma de Acessibilidade NBR 9050/2015, necessita de melhorias na infraestrutura urbana como mobiliário, qualificação do piso e paisagismo.

#### **Programa de Necessidades:**

- Reforma do pavimento.
- Revisão e manutenção do mobiliário da praça;
- Arborização em alguns trechos.

#### **Memorial Descritivo**



- **Pavimentação:** Já utilizado na Praça o piso em bloquete intertravado é uma opção viável visando a permeabilidade da área, facilita a manutenção e não prejudica a acessibilidade.
- **Mobiliário:** Revisar e identificar as avarias em alguns bancos, mesas e lixeiras. Caso necessário, considerar remoção e a troca de todo mobiliário e apresentar uma proposta padrão com mesma identidade visual.
- **Paisagismo:** Plantio de alguns trechos descampados, árvores como Ipê amarelo e Manacá da Serra são ideais para cobertura amena, e possuem plantio e manutenção facilitados.

## Orçamento Estimado

Tabela 278 - Orçamento Estimado: Revitalização das Praças Fernando Arense Jacoub Koukdjian

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Pavimentação	2.100	m <sup>2</sup>	R\$ 106,88	R\$ 224.448,00
Calçamento	2.100	m <sup>2</sup>	R\$ 138,82	R\$ 291.522,00
Mobiliário	210	cl.	R\$ 1.315,15	R\$ 276.181,50
Paisagismo	1.050	m	R\$ 110,00	R\$ 115.500,00
Edificação de Apoio	50	m <sup>2</sup>	R\$ 2.630,30	R\$ 131.515,00
Iluminação	30	cj.	R\$ 8.000,00	R\$ 240.000,00
Reforma das Fontes	2	und.	R\$ 150.000,00	R\$ 300.000,00
Total				R\$ 1.579.166,50
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 1.928.478,13

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.



## **Prazo de Execução**

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da Revitalização das Praças Fernando Arense Jacoub Koukdjian é de 36 meses, a partir da contratação dos serviços.

## **Situação Atual**

Figura 26 - Praça Fernando Arense e Jacoub Koukdjian



Fonte: JK Turismo, 2017



### 6.11. Restauro: Chafariz Anchieta da Rua Rui Barbosa

O Chafariz Anchieta, como foi denominado, é esculpido em granito bruto e no século XIX encontrava-se no meio da praia, recebendo água vinda da serra por meio de pedaços de bambu. É um importante ponto turístico de Mongaguá por representar a história da origem do município. Localizado na Rua Rui Barbosa carece de manutenção e restauro.

**Objetivo:** Restauro e renovação de mobiliário, pavimentação e paisagismo. Para estruturar melhor o local que é um importante marco turístico do município.

**Justificativa:** O local é um marco turístico de importância histórica para o município, necessita de melhorias na infraestrutura urbana visando sua manutenção e preservação, tratamento no mobiliário, qualificação do piso e paisagismo.

#### **Programa de Necessidades:**

- Restauro da peça

#### **Memorial Descritivo**

- **Restauro:** Por ser um elemento histórico a peça deve receber tratamento específico, a fim de preservar o conjunto garantindo fácil manutenção, segurança e preservação da mesma.
- **Iluminação:** Revisar e estruturar melhor a iluminação do entorno, e a iluminação cênica do objeto.
- **Pavimentação:** O Chafariz está situado no meio da Rua Rui Barbosa, seu entorno deve ter a manutenção e revisão da pavimentação sendo esta piso intertravado.



## Orçamento Estimado

Tabela 288 - Orçamento Estimado: Restauro Chafariz Anchieta da Rua Rui Barbosa

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Restauro	1	und.	R\$ 60.000,00	R\$ 60.000,00
Pavimentação	300	m <sup>2</sup>	R\$ 106,88	R\$ 32.064,00
Iluminação	8	cj.	R\$ 8.000,00	R\$ 64.000,00
Total				R\$ 156.064,00
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 190.585,36

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### Prazo de Execução

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução do Restauro do Chafariz da Rua Rui Barbosa é de 12 meses, a partir da contratação dos serviços.



## 6.12. Requalificação das feiras de artesanato

As Feiras de Artesanatos de Mongaguá são importantes atrativos turísticos do município, principalmente em alta temporada quando aumenta significativamente o volume de pessoas. São ao todo 3 feiras de influência intermunicipal: Feira de Artesanato Central "Maria Del Carmem Mariño Telle" localizada na Av. Sete de Dezembro, s/n - Centro; Feira de Artes Plataforma (Agenor De Campos), localizada no Balneário Plataforma, em frente à Plataforma Marítima de Pesca Amadora e a Feira das Artes de Vera Cruz localizada na Av. Governador Mário Covas Jr, 3.225.

**Objetivo:** Qualificar a estrutura das feiras com reforma de quiosques, desde a pavimentação, acessibilidade, sanitários e cobertura. Configura-las como espaço de propulsão da produção econômica da cidade, configurando o centro como atrativo turístico, de comercialização e serviços.

**Justificativa:** As Feiras de Artes são tradicionais atrativos de Mongaguá, sua reforma é importante para fomentar a produção artística local, além da maneira de torna-las um importante atrativo turístico constituinte do patrimônio da cidade, configurando assim como objeto de interesse de desenvolvimento do turismo.

### **Programa de Necessidades:**

- Reforma em geral

### **Memorial Descritivo**

- **Reforma em Geral:** As 3 feiras carecem de levantamento específico para desenvolvimento de projeto, entretanto no geral observa-se necessidade de qualificar a pavimentação do espaço de circulação das pessoas, a estrutura e cobertura dos quiosques, adaptar à acessibilidade, qualificar mobiliário e iluminação e

### **Orçamento Estimado**



Tabela 29- Orçamento Estimado: Requalificação das feiras de artesanato

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Reforma Geral	3	und.	R\$ 750.000,00	R\$ 2.250.000,00
Total				R\$ 2.250.000,00
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 2.747.700,00

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### **Prazo de Execução**

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da 6.12. Requalificação das feiras de artesanato é de 48 meses, a partir da contratação dos serviços.



## Situação Atual

Figura 27 - Feira de Artesanato Central "Maria Del Carmem Mariño Telle"



Fonte: JK Turismo, 2017

Figura 28 - Feira de Artes Plataforma (Agenor De Campos)



Fonte: <http://mongagua.sp.gov.br/1639/pontos-turisticos/feira-de-artes-plataforma-agenor-de-campos/>, 2017



Figura 29 - Feira das Artes de Vera Cruz



Fonte: <http://mongagua.sp.gov.br/1637/pontos-turisticos/feira-de-artes-vera-cruz/>, 2017



### 6.13. Requalificação Parque Ecológico “A Tribuna”

O Parque Turístico Ecológico “A Tribuna” têm 20 anos e existência, em uma área com cerca de 15.000 m<sup>2</sup>, destinada à visitação pública, cujo principal objetivo é a educação ambiental, abordando temas como o tráfico de animais silvestres, lixo, reciclagem, conservação da biodiversidade e de áreas verdes. O visitante passeia, observando e aprendendo em cada recinto com diferentes animais. Atualmente, o Parque possui recinto para Jabutis, um Serpentário com cobras peçonhentas e não peçonhentas, um Viveiro interativo de Aves, recinto de Quati, Jacaré, Tucanos, Gavião, além de 15 aquários tropicais e marinhos com peixes de diversas espécies.

**Objetivo:** Reforma da estrutura do Parque como um todo visando qualificar o abrigo aos animais e estrutura para receber os visitantes.

**Justificativa:** O Parque tem sua demanda de visitante a cada ano mais crescente. Têm área passível de expansão e precisa comportar melhor sua estrutura atual. Necessita de reparos estruturais como troca da cobertura do Serpentário, reforma dos caminhos de visitantes, principalmente passagens como pontes e decks de madeira. Construção e ampliação de viveiros para os animais.

#### **Programa de Necessidades:**

- Setor de Quarentena;
- Quiosques para os animais;
- Sanitários dos Funcionários;
- Administração;
- Refeitório dos funcionários;
- Sanitários públicos;
- Portões;



- Biotério;
- Sala de Apoio ao Biotério;
- Salão de Educação Ambiental;
- Saneamento, tratamento de água das chuvas, despejo de esgoto.
- Entorno, reforma da área envoltória.

### **Memorial Descritivo**

- **Pavimentação:** Reparos em toda circulação interna;
- **Cobertura:** Troca da cobertura do Serpentário, manutenção correta da cobertura dos aquários e construção de novas coberturas para alguns quiosques.
- **Saneamento, Instalações Hidráulicas;** Reparação de toda estrutura hidrosanitária, desde o refeitório e sanitário dos funcionários aos sanitários do público.
- **Construção de Anexos:** Construção de novos viveiros e estruturas adequadas para os animais.
- **Segurança:** Novo sistema de segurança com cercas elétricas e físicas para proteção dos animais;
- **Acessibilidade:** Na entrada principal a rampa deve ser dimensionada de acordo com a Norma NBR 9050/2015, instalar corrimão e sinalização tátil (alerta e direcional) para o acesso principal e o percurso de visitação. Instalar sanitário acessível com as peças e dimensionamento adequados, respeitando os recuos e áreas de manobra prescritos na norma.



## Orçamento Estimado

Tabela 30 - Orçamento Estimado: Parque Ecológico “A Tribuna”

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Pavimentação	5.000	m <sup>2</sup>	R\$ 86,00	R\$ 430.000,00
Cobertura	7.000	m <sup>2</sup>	R\$ 96,00	R\$ 672.000,00
Saneamento e Instalações Hidráulicas	1.500	m	R\$ 110,00	R\$ 165.000,00
Construção de Anexos	420	m <sup>2</sup>	R\$ 1.315,15	R\$ 552.363,00
Segurança	1	cj	R\$ 6.000,00	R\$ 6.000,00
Acessibilidade	2	cj.	R\$ 376.270,46	R\$ 752.540,92
Reforma Acessos	80	m <sup>2</sup>	R\$ 360,00	R\$ 28.800,00
Total				R\$ 1.825.363,00
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 2.229.133,30

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

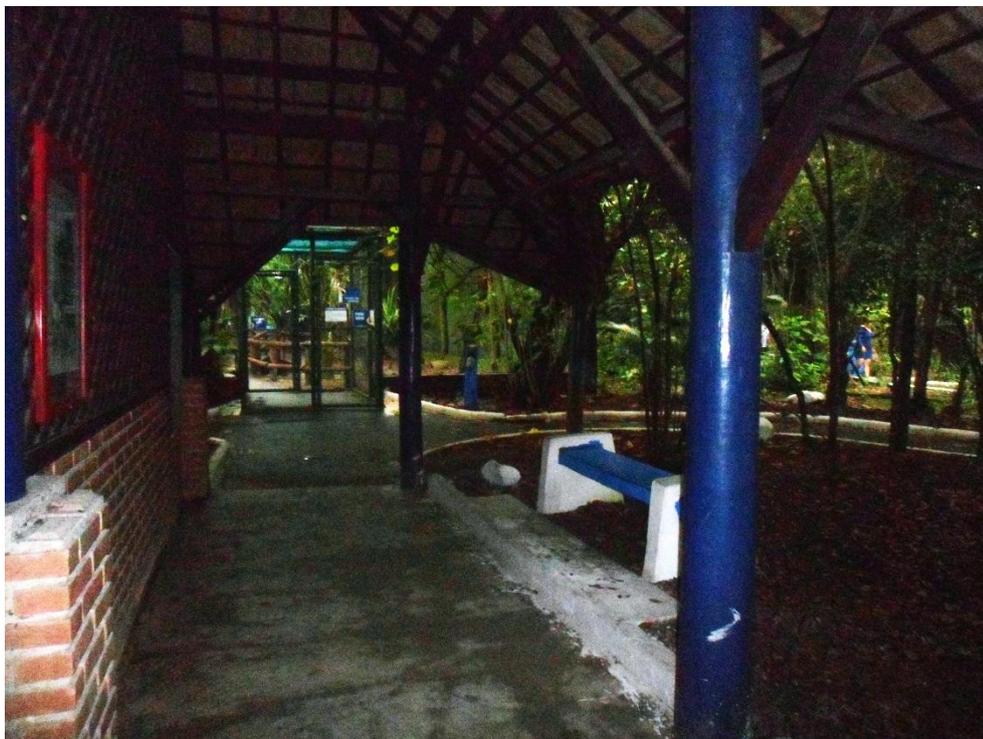
### Prazo de Execução

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução da reforma e construção do Parque Ecológico “A Tribuna” é de 48 meses, a partir da contratação dos serviços.

### Situação Atual



Figura 30 - Interior do Parque Ecológico "A Tribuna"



Fonte: JK Turismo, 2017

Figura 31 - Anexo com Refeitório dos Funcionários e Biotério dos Animais



Fonte: JK Turismo, 2017



Figura 32 - Entrada do Parque Ecológico "A Tribuna"



Fonte: JK Turismo, 2017

#### 6.14. Reconstrução do Belvedere Municipal

O Belvedere está localizado no morro do Jardim Aguapeú. Possui um mirante, de onde é possível ter uma vista panorâmica da Cidade. No local também estão instaladas as torres de transmissão de emissoras de televisão e telefonia. Acesso pela Rodovia Padre Manoel da Nóbrega (SP-55), sentido São Paulo-Peruíbe. Apesar de possuir um grande potencial está abandonado em condições precárias que comprometem a visitação e segurança.

**Objetivo:** Reestabelecer o local de visitação com mirante e espaço de contemplação da paisagem.



**Justificativa:** O local pode ser uma alternativa ao atrativo principal do município, a praia. O Mirante tem vista privilegiada da cidade, entretanto carece de infraestrutura para receber turistas, pois encontra-se abandonado.

#### **Programa de Necessidades:**

- Deck de contemplação;
- Estrutura de apoio;
- Acessos;
- Mobiliário.

#### **Memorial Descritivo**

- **Fundações:** Reconstrução e Preparação e sondagem do solo adequando a topografia para inserção do Deck, considerando a mínima intervenção possível de forma que o Mirante possa ser acolhido pela paisagem.
- **Deck:** Deck de alvenaria, quantificada e mensurada de acordo com projeto Ligações de apoio de peças de madeira devem ser feitas por encaixe, podendo ser reforçadas com talas laterais de madeira, fitas metálicas ou chapas de aço fixadas com pregos ou parafusos. Os apoios das vigas principais das tesouras não devem ser diretamente sobre a alvenaria, e sim sobre coxins (peças de reforço de alvenaria, cintas de amarração do concreto ou frechais). Para evitar deterioração rápida das peças devem ser tomadas precauções tais como: facilidade de escoamento das águas e arejamento das faces vizinhas e paralelas.
- **Estrutura de apoio:** Sanitários e bebedouros ao longo do trajeto. Entrada principal com estrutura para balcão de informações, armazenamento de equipamentos e produtos de limpeza, sanitário e armário para funcionários.



## Orçamento Estimado

Tabela 31 - Orçamento Estimado: Belvedere Municipal

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Fundações	100	m <sup>2</sup>	R\$ 4.890,00	R\$ 489.000,00
Deck de alvenaria	80	m <sup>2</sup>	R\$ 760,00	R\$ 60.800,00
Estrutura de Apoio	3	cj.	R\$ 120.378,06	R\$ 361.134,18
Acessos	30	m <sup>2</sup>	R\$ 1.315,15	R\$ 39.454,50
Acessibilidade (elevador)	1	cj.	R\$ 150.000,00	R\$ 150.000,00
Segurança	1	cj	R\$ 18.400,00	R\$ 18.400,00
Total				R\$ 1.118.788,68
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 1.366.264,74

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### Prazo de Execução

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para a reconstrução do Belvedere Municipal é de 36 meses, a partir da contratação dos serviços.

### Situação Atual



Figura 33 - Portão de Entrada do Belvedere Municipal



Fonte: JK Turismo, 2017

Figura 34 - Acesso ao Deck do Mirante





Fonte: JK Turismo, 2017

Figura 35 - Via de Acesso ao Belvedere Municipal



Fonte: JK Turismo, 2017

## Projetos Similares



Figura 36 - Mirante Dois Irmãos Rio de Janeiro/RJ



Fonte: [http://www.braziltravelbuddy.com/Rio\\_de\\_Janeiro/picture/Mirante\\_Dois\\_Irmaos\\_Picture\\_6](http://www.braziltravelbuddy.com/Rio_de_Janeiro/picture/Mirante_Dois_Irmaos_Picture_6)

Figura 37 - Mirante do Mangabeiras, Belo Horizonte/MG



Fonte: <http://www.belo Horizonte.mg.gov.br/local/atrativo-turistico/>



## 6.15. Requalificação Estrutural: Orla da Praia

As praias do município de Mongaguá recebem um grande número de veranistas principalmente durante as temporadas de férias escolares. Possuem ao todo 13 km de extensão divididas entre os seguintes bairros: Vila São Paulo, Centro, Vera Cruz, Vila Atlântica, Jardim Praia Grande, Itaóca, Jussara, Plataforma, Flórida Mirim, Plataforma, Agenor de Campos. As feiras de artesanato Central, de Vera Cruz e de Agenor de Campos possuem um sofisticado complexo de quiosques, com uma arquitetura rústica.

**Objetivo:** Construir e adequar o calçamento ao padrão já vigente dos trechos não contemplados.

**Justificativa:** A orla da praia não está toda estruturada conforme padrão já aplicados em sua maioria. É necessária a finalização da construção e ordenação de todo sistema de circulação da via.

### Programa de Necessidades:

- Pavimentação;
- Ciclovia/Ciclofaixa;
- Paisagismo;
- Mobiliário.

### Memorial Descritivo

- **Pavimentação:** Na circulação externa de pedestres o piso em bloquete intertravado visando torna a área permeável, facilita a manutenção e não prejudica a acessibilidade.
- **Calçamento:** Análise do solo, considerando a possível necessidade de compactação ou correção, na pré-execução da calçada. Considerar faixas livres e de circulação, no pavimento de passeios públicos serão utilizados apenas o concreto pré-moldado ou moldado em



loco, com juntas ou em placas, acabamento desempenado, texturado ou estampado, além dos pisos intertravados de concreto e os ladrilhos hidráulicos. Referência ao decreto 45.904/2005 que regulamenta o calçamento público de São Paulo/SP. Importante destacar também as orientações para calçadas contidas na Norma de Acessibilidade NRB 9050/2015.

- **Ciclovía e/ou Ciclofaixa:** Execução de bloco de concreto intertravado, com guias de balizamento em concreto. Pintura da Sinalização indicativa nos locais especificados no projeto.
- **Mobiliário:** Revisar e identificar as avarias em alguns bancos, mesas, lixeiras e equipamentos de ginástica. Caso necessário, considerar remoção e a troca de todo mobiliário e apresentar uma proposta padrão com mesma identidade visual.
- **Paisagismo:** O projeto de paisagismo não só se integra harmoniosamente com a paisagem, como também se caracteriza como um importante complemento para a criação de todo o conjunto, garantindo uma unidade estética da região.

## Orçamento Estimado

Tabela 32 - Orçamento Estimado: Orla da Praia

Item	Qntd.	Unidade	Valor Unitário	Valor Total
Pavimentação	4.500	m	R\$ 106,88	R\$ 480.960,00
Calçamento	4.500	m	R\$ 138,82	R\$ 624.690,00
Ciclovía/Ciclofaixa	4.500	m	R\$ 360,00	R\$ 1.620.000,00
Mobiliário	45	ci.	R\$ 1.315,15	R\$ 59.181,75
Paisagismo	4.500	m	R\$ 18,00	R\$ 81.000,00
Iluminação	4.500	m	R\$ 620,00	R\$ 2.790.000,00
Total				R\$ 5.655.831,75
Total + B.D.I. (22,12%)				R\$ 6.906.901,73

Fonte: JK Turismo, 2017

Considerando as intervenções descritas anteriormente o valor apresentado no orçamento tem como base projetos similares reais para



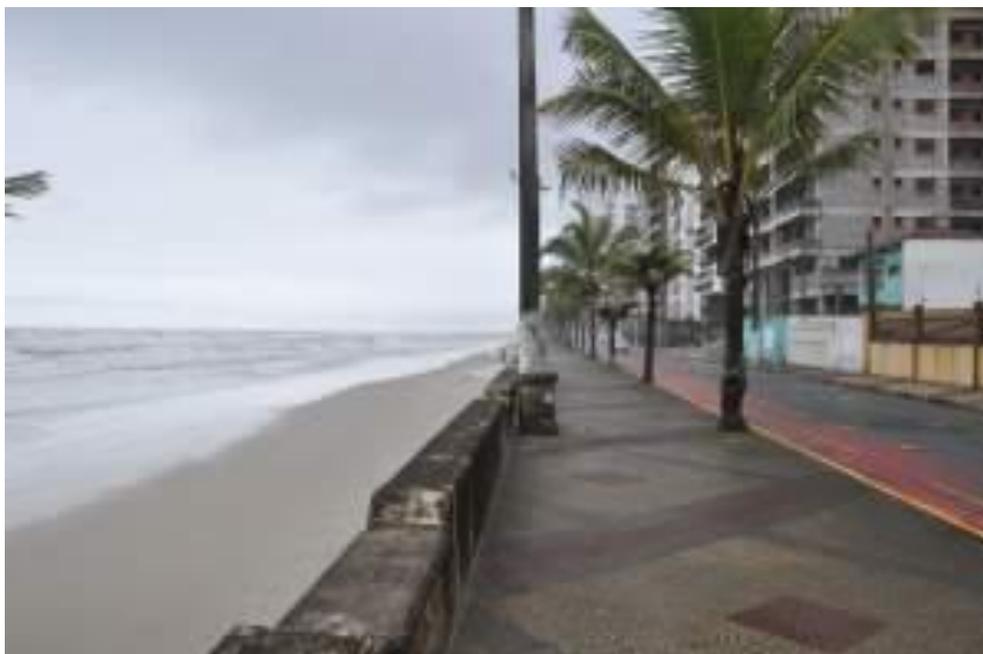
dimensionamento dos custos gerais, bem como a base nos valores apresentados pela tabela SINAPI e do Boletim Referencial de Custos da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS para previsão dos gastos no projeto proposto. Ressalta-se ainda, que não houve participação da Prefeitura de Mongaguá e nem de seu corpo técnico no levantamento, elaboração e do orçamento apresentado.

### **Prazo de Execução**

Utilizando como parâmetro obras similares à esta proposta, o prazo de execução total estimado para execução Orla restante da Praia é de 36 meses, a partir da contratação dos serviços.

### **Situação Atual**

Figura 38 - Orla da Praia - Mongaguá



Fonte: JK Turismo, 2017



Figura 39 - Orla da Praia - Feira de Artesanato



Fonte: JK Turismo, 2017

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABL - Academia Brasileira de Letras - Dicionário escolar da língua portuguesa. 2ª edição. São Paulo. Companhia Editora Nacional. 2008. p. 1 179.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. Lei Complementar nº 1.261, de 29 de abril de 2015, estabelece condições e requisitos para classificação de Estâncias e de Municípios de Interesse Turístico e dá providências correlatas.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos: 3.ed. apresentação. Rio de Janeiro, 2015.



BISSOLI, Maria Angela Marques Ambrizi. Planejamento turístico municipal com suporte em sistemas de informação. 3.ed. São Paulo: Editora Futura, 2002.

BRASIL, Ministério do Turismo. Turismo no Brasil 2013 - 2016 – Plano Nacional de Turismo. São Paulo, 2012.

BRASIL, Ministério do Turismo. Programa de Regionalização do Turismo: roteiros do Brasil. Cadernos de Turismo. Brasília, DF, 2016.

BRASIL, Ministério do Turismo. Índice de Competividade do Turismo Nacional, Relatório Brasil 2014.

CEM – Centro de Estudos da Metrópole. Base de Dados: Divisão Territorial – Municípios da Região Metropolitana de São Paulo. Editado junho de 2007. Disponível em <<http://www.fflch.usp.br/centrodametropole/716>> acessado em 23 de setembro de 2015.

COUTO, A. C. O Planejamento na Construção Civil: Conceitos Fundamentais. 2010. 9p. Artigo Curso de Gestão de Projetos, Universidade PUC-Minas

GOLDMAN, Pedrinho. Introdução ao planejamento e controle de custos na construção civil brasileira. 4ª Ed. SP: PINI, 2008

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/>

IGNARRA, Luiz Renato. Fundamentos do Turismo. 2.ed. São Paulo: Editora Thompson, 2003.

KNAFOU, Remy. Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. In: RODRIGUES, Adyr B. (org.). Turismo e geografia. São Paulo, Hucitec, 1999.



LYNCH, Kevin. A boa forma da cidade. Lisboa, Portugal: Edições 70 Ltda., 2007.

SEADE, Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Disponível em: <[www.seade.gov.br](http://www.seade.gov.br)>. Acesso em: Jan. 2017.