

Projeto Trilha do Funicular



Primartur

Arquiteto Marcel Martins

Introdução

1- O presente projeto, tem como objetivo, montar e adequar uma estrutura de turismo, balizado nos seguintes pilares:

1a) Ênfase nos esportes de aventura

1b) Segurança e preparo dos condutores

1c) Contemplação e interação do cenário natural e histórico

Descrição da região do ABCDMRPRGS

A região do Grande ABCDMRPRGS ou ABC Paulista, faz parte da região metropolitana da capital paulista, a Grande São Paulo, sendo reconhecida pelo seu vigor econômico e pela sua alta industrialização. A sigla ABC é determinada pelos nomes dos seus principais municípios: Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul. Porém a região conta ainda com os municípios de Mauá, Diadema, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra.



Mapa da região do ABC paulista

Importante reserva de abastecimento de água para a região do ABC e da Grande São Paulo, a Represa Billings banha 5 municípios da Região.

O acesso entre a região, a cidade de São Paulo e ao litoral paulista é feito principalmente entre as rodovias Anchieta e Imigrantes, pelos corredores de trolébus e pelos trens urbanos da CPTM.

Atualmente a região conta com aproximadamente **2,5 milhões** de habitantes, segundo estimativas do IBGE (2007), sendo os municípios de São Bernardo do Campo e de Santo André, os mais populosos, com, respectivamente 781 mil e 668 mil habitantes.

Apesar de haver áreas de risco para a população e domicílios inadequados como favelas, cortiços e áreas de mananciais, onde vive parte expressiva da população da região, o ABC possui uma alta média de **IDH (índice de desenvolvimento humano)**, sendo o município de São Caetano do Sul, o detentor do maior IDH médio do estado de São Paulo e um dos maiores do Brasil.

A região do ABC é o terceiro pólo econômico do país. Em 2015, a renda média familiar per capita do grupo Santo André, São Bernardo e São Caetano atingiu **R\$ 1.507,43**. Com isso, as cidades mostraram uma maturidade econômica e situação do mercado de trabalho bem superior, dadas as suas proporções, do que o País, já que o valor é 79% maior do que a média nacional.

Paranapiacaba

Paranapiacaba é um distrito do município de Santo André, no estado de São Paulo, no Brasil. Surgiu como centro de controle operacional e residência para os funcionários da companhia inglesa de trens São Paulo Railway, esta companhia que operava as estradas de ferro que realizavam o transporte de cargas e pessoas do interior paulista para o porto de Santos e vice-versa]

"Paranapiacaba" originou-se do termo tupi *paranapiacaba*, que significa "lugar de onde se vê o mar", através da junção de *paranã* (mar), *epiak* (ver) e *aba* (lugar).

A São Paulo Railway inaugurou sua linha férrea em 16 De Fevereiro de 1867. Ela, primeiramente, serviu como transporte de passageiros; também serviu como escoamento da produção de café da província paulista para o porto de Santos. Em 1874, foi inaugurada a Estação do Alto da Serra, que, mais tarde, seria denominada Paranapiacaba.

No ano de 1898, foi erguida uma nova estação com madeira, ferro e telhas francesas trazidos da Inglaterra. Esta estação tinha, como característica principal, o grande relógio fabricado pela Johnny Walker Benson, de Londres, que se destacava no meio da neblina muito comum naquela região.



Pátio ferroviário de Paranapiacaba

Com o aumento do volume e peso da carga transportada, foi iniciada em 1896 a duplicação da linha férrea, paralela à primeira, a fim de atender à crescente demanda. Essa nova linha, também denominada de Serra Nova, era formada por 5 planos inclinados e 5 patamares, criando um novo sistema funicular. Os assim chamados novos planos inclinados atravessavam 11 túneis em plena rocha, enfrentando o desnível de 796 metros que se iniciava no sopé da serra, em Piaçagüera, no município de Cubatão. O traçado da ferrovia foi retificado e suavizado e ampliaram-se os edifícios operacionais. A inauguração deu-se em 28 de dezembro de 1901.

A primeira estação foi desativada e reutilizada, posteriormente, como cooperativa dos planos inclinados. A 15 de julho de 1945, a "Estação do Alto da Serra" passa a se denominar "Estação de Paranapiacaba". A 13 de outubro de 1946, a São Paulo Railway foi encampada pela União, criando-se a "Estrada de Ferro Santos-Jundiaí". Somente em 1950 a rede passa a unir-se à Rede Ferroviária Federal.

Em 1974, é inaugurada o sistema de cremalheira aderência. No ano de 1977, a segunda estação foi desativada, dando lugar à atual estação. O relógio foi transferido do alto da estação anterior para a base de tijolo de barro atual. A 14 de janeiro de 1981, ocorreu um incêndio na antiga estação, destruindo-a completamente. O sistema funicular foi desativado em 1982.



Trata-se da exibição das máquinas fixas do quinto patamar da segunda linha e a do quarto patamar da primeira linha, que transportavam o trem por meio do sistema funicular.



Igreja Matriz de Paranapiacaba

A igreja de Paranapiacaba, em sua origem, chamou-se de Capela do Alto da Serra, e recebeu licença quinquenal para celebração de missas pela primeira vez em 8 de agosto de 1884.

Sua construção foi iniciada naquele ano. A 2 de fevereiro, foi eleita uma comissão de obras e a pedra fundamental da igreja foi lançada no dia 3 de fevereiro de 1884. Antes da capela propriamente dita, a localidade contava com um oratório, cujo registro mais antigo data de 1880.

A igreja teve, como padroeiro, o Bom Jesus. Com a criação da paróquia de Ribeirão Pires em 1911, a igreja do Bom Jesus do Alto da Serra passa a ser ligada a ela; hoje, a igreja de Paranapiacaba é anexada à paróquia de Rio Grande da Serra.



Castelinho. Casa do engenheiro chefe

Essa residência, também denominada de "Castelinho", situa-se entre a Vila Velha e a Vila Martin Smith.

Localizada no alto de uma colina, com uma excelente vista privilegiada para toda a vila ferroviária, foi construída por volta de 1897 para ser a residência do engenheiro-

chefe, que gerenciava o tráfego de trens na subida e descida da Serra do Mar, o pátio de manobras, as oficinas e os funcionários residentes na vila.

Sua imponência simbolizava a liderança e a hierarquia que os ingleses impuseram a toda a vila; ela é avistada de qualquer ponto de Paranapiacaba.

Dizia-se que de suas janelas voltadas para todos os lados de Paranapiacaba, o engenheiro-chefe fiscalizava a vida de seus subordinados, não hesitando em demitir qualquer solteiro que estivesse nas imediações das casas dos funcionários casados.

No decorrer de mais de um século de uso, foram feitas várias reformas e tentativas de recuperação de seu aspecto original; as maiores reformulações foram realizadas nas décadas de 1950 e 1960.



Clube União Lira Serrano

Esse clube é a união da Sociedade Recreativa Lira da Serra e do Serrano Atlético Clube os dois incentivados pela São Paulo Railway. Sua sede foi edificada na década de 1930, época das últimas construções da SPR, como o antigo II Grupo Escolar, ambos localizados na antiga Praça Prudente de Moraes.

O prédio em madeira, coberto por telhas francesas, possui um hall de entrada que distribui os acessos.

O salão se transformava em quadra de futebol. Por cima do palco, apreciam-se as urdiduras do teto para a sustentação de cenários dos espetáculos que ali ocorriam.

A boca de cena possuía adaptação para descida de tela que projetava filmes de cinema. Na parede oposta, existem os visores da sala de projeção, onde se pode ver os dois projetores originais fixados ao chão. Nas laterais, existem dois camarotes que foram utilizados pelo alto escalão da São Paulo Railway e placas metálicas com os nomes dos frequentadores.

No pavimento superior, encontra-se o coro (*foyer*), que dá acesso à sala de troféus, onde se pode apreciar uma vasta coleção da premiação de futebol e outras

atividades esportivas ocorridas no antigo clube - testemunhos da história local. Contam os antigos que os jogadores locais, nas partidas contra visitantes, eram grandemente beneficiados pela espessa neblina que amiúde se abatia sobre o campo, por terem desenvolvido uma espécie de sexto-sentido baseado na audição.



Antigo Mercado da vila

O antigo mercado foi construído em 1899 para abrigar um empório de secos e molhados, e, posteriormente, uma lanchonete. Após muitos anos fechado, foi restaurado pela prefeitura de Santo André e tornou-se um centro multicultural. Com sua posição central privilegiada, permite que os eventos realizados tenham um cenário charmoso na serra.



Pau da missa: comunicados da vila

O "pau da missa" é um eucalipto africano centenário originalmente utilizado para avisos relacionados às missas de sétimo dia.

Devido a sua boa localização, entre a Parte Alta e a Parte Baixa, esta árvore tornou-se um dos símbolos de Paranapiacaba, pois servia como suporte para informações da comunidade, integrando as duas partes da vila.



Casa dos engenheiros

Característica da arquitetura hierarquizada de Paranapiacaba, as casas habitadas pelos engenheiros e suas famílias eram de alto padrão. Grandes e avarandadas, foram construídas em madeira nos tempos da São Paulo Railway, com plantas baixas individualizadas; depois, em alvenaria nos tempos da Rede Ferroviária Federal, com mesmo padrão de plantas. Muitas sofreram reformas em vários momentos, principalmente com a chegada da RFFSA.

Uma das características que chama a atenção é a cobertura do imóvel, pois somente com estudos elaborados pelos conselhos de reconhecimento, concluiu-se que o material das telhas não era ardósia, e sim fibrocimento, introduzidos provavelmente a partir da década de 50 entre alguma das reformas que sofreram.



Casa de Solteiro em Madeira

Características da arquitetura hierarquizada de Paranapiacaba, as casas de solteiros eram conhecidas como barracos.

Foram construídas em madeira, exceto duas em alvenaria.

Essa tipologia foi criada pela São Paulo Railway, e a Rede Ferroviária Federal deu continuidade, construindo-as em alvenaria.

A planta dessas casas possui dormitórios, sanitários e cozinha para pequenas refeições, serviam para alojar o grande fluxo de homens solteiros, que preenchiam as vagas de ferroviários.

Havia poucos sanitários e chuveiros, já que os trabalhadores se revezavam em turnos.



Locobreque em 1987 funcionando só para turistas

O "locobreque" tinha a função de frear a composição na descida da serra, que simultaneamente puxava outra que subia. O cabo entre as duas máquinas passava por uma grande roda volante, chamada de "máquina-fixa" que ficava em cada um dos cinco patamares. Do nome inglês original, *loco-brake*, a máquina funcionava pela queima de carvão ou madeira numa fornalha, abastecida pelo foguista, que trabalhava ao lado do maquinista. As máquinas "locobreque" foram construídas em 1901 por Robert Stephenson & Co. Ltd. O sistema funicular proporcionava maior economia de energia gasta pelo "locobreque" e possibilitava o desempenho do trem nos aclives e declives. Havia uma inclinação de 8 graus entre cada um dos cinco patamares.

Quando subia a Serra do Mar, o "locobreque" empurrava os vagões, que ficavam na frente da máquina. Quando descia, ele segurava os vagões, que ficavam atrás da máquina. Como o trem não tinha marcha-ré, havia um sistema chamado popularmente de "viradouro", através do qual os funcionários invertiam o sentido da locomotiva, empurrando a máquina em torno de si mesma.

Antes do "locobreque" havia uma primitiva máquina de madeira, também tracionada por cabos, que fazia o transporte entre os cinco patamares. Era o "serrabreque". Durante a operação do "serrabreque", o Barão de Mauá ainda era um dos financistas da companhia.

Até a metade do século XX, o transporte ferroviário era sinônimo de luxo. E um dos marcos foi o trem Cometa, que fazia a linha Santos – São Paulo. O trem possuía serviço de bordo e poltronas leito, como as de ônibus. Além dele, também havia os trens Estrela, Planeta e Litorina (Semi-luxo).



Locobreque em 2010 em seu atual estado de conservação, no pátio aberto a visitação

A história do "João Guilherme Maricon" e de Paranapiacaba não retrata apenas o desenvolvimento, a economia e uma época de ouro da ferrovia. Milhares de rostos fizeram com que São Paulo e o Brasil crescessem através dos trilhos. Romão Justo Filho, ex-maquinista de Paranapiacaba, é um desses rostos. Condecorado pela administração do governo federal por salvar a vida de cerca de 150 pessoas, quando evitou um acidente com o "locobreque", em 29 de julho de 1956, ele voltou à serra no dia 23 de fevereiro de 1999. Os acidentes devido ao rompimento dos cabos não eram tão raros, mas em quase todos os casos, o resultado era fatal. Devido ao êxito do maquinista, que foi freando aos poucos a composição, os administradores chegaram a colocar uma placa de bronze com o nome de Romão na máquina. A placa pode ser vista no museu ferroviário em Paranapiacaba. No dia do acidente, ele trabalhava com o foguista Adriano Souza Andrade. Filho de ferroviário e de família espanhola, Romão nasceu a 24 de março de 1911, em Paranapiacaba. Uma curiosidade é que no dia tinha acontecido um jogo do Corinthians, na cidade de Santos, no Litoral Paulista. Parte dos 150 passageiros era de torcedores. Em várias entrevistas, na época, por causa do acidente, Romão Justo Filho creditou muito à fé em Deus pelo fato de a tragédia ter sido evitada. Ele começou a trabalhar aos treze anos de idade como limpador de máquinas. Romão se recorda que recebeu elogios ao deixar uma máquina "brilhando", que transportaria o rei Alberto, da Bélgica, que foi visitar o Brasil. Atuou também no Sindicato dos Ferroviários e trabalhou na área administrativa da ferrovia, mas sua paixão era mesmo os trilhos. Romão casou-se em Paranapiacaba com Maria Guiomar e teve um filho e três filhas: Ramón, Dirce, Mirian e Ada. O maquinista morreu aos 94 anos de idade, no dia 22 de novembro de 2005, no Hospital Santa Helena em Santo André, vítima de broncopneumonia e infecção generalizada, mas deixou um legado importante na história de Paranapiacaba.

A atual estação de Paranapiacaba não é o mesmo prédio construído pelos ingleses no final do século XIX. O prédio original tinha trilhos por onde passavam os trens pelos dois lados, era bem maior que o atual, mas foi destruído por um incêndio em 1981. Antes mesmo do incêndio, a estação já havia sido desativada em 1977 e substituída pelo prédio atual. O relógio estilo britânico foi poupado e deslocado para uma torre mais alta que a anterior. **Outras histórias de incêndios** marcaram a história da linha Santos - Jundiaí. Em 1946, parte da Estação da Luz, na região Central da Capital Paulista, foi destruída pelas chamas. Este incêndio ocorreu dois dias antes do término de concessão da empresa de capital inglês, São Paulo Railway. Documentos importantes sobre o contrato foram destruídos. Tanto no caso de Paranapiacaba quanto no da Estação da Luz, houve suspeita de incêndios criminosos.

Por concessão, um grupo inglês explorou o sistema ferroviário na Serra do Mar. E o primeiro sistema implementado foi o Sistema Funicular: com cabos e máquinas fixas. A primeira linha, com onze quilômetros de extensão, foi inaugurada em 1867 pelo grupo São Paulo Railway. Ela começou a ser construída em 1862 e teve como um dos maiores acionistas e idealizadores o lendário Barão de Mauá. Em 1859, ele chamou o engenheiro ferroviário britânico James Brunlees, que veio ao Brasil e deu viabilidade ao projeto. A execução de tal projeto foi de responsabilidade de outro engenheiro inglês, Daniel Makinson Fox. Um ponto curioso é que pela instabilidade do terreno, a construção da estrada de ferro foi quase artesanal. Não se utilizou explosivos por medo de desmoronamento. As rochas foram cortadas com talhadeiras e pequenas ferramentas manuais. Paredões de até 3 metros e 20 centímetros de altura foram construídos ao longo do traçado da estrada de ferro. A segunda linha começou a funcionar em 1900.

Além de dar mais força ao sistema, os cabos e as máquinas fixas economizam energia para a operação dos trens.

No entanto, vários acidentes eram registrados, principalmente pelo rompimento dos cabos. Havia uma espécie de freio, a tenaz, que agarrava os cabos para evitar a saída dos trens dos trilhos. Nem sempre o sistema, no entanto, funcionava de maneira satisfatória. Em 1956, um grande acidente foi evitado pelo maquinista na época, Romão Justo Filho, nascido em Paranapiacaba no mês de março de 1911, filho de maquinista também. Se a composição descarrilasse, cerca de 150 pessoas

poderiam perder a vida. Através da utilização correta do sistema da tenaz, Romão foi “agarrando” aos poucos o cabo até que o trem parasse.

Os cabos do locobreque levavam desenvolvimento e riqueza para a região do ABC Paulista e de Santos. Tanto é que a companhia inglesa criou em 1896 uma vila essencialmente de ferroviários, com construções de madeira no estilo inglês. Em 1907, a Vila foi chamada de Paranapiacaba, mas até 1945 a estação continuou a ser chamada de Alto da Serra. A Vila possuía todos os recursos da época para os maquinistas, fiscais e “foguistas” – responsáveis pela alimentação da fornalha da máquina fixa e da máquina dos trens.

Além de um mercado, de um posto de saúde, de um vagão-ambulância e até um vagão funerário, onde o velório era feito dentro da composição entre Santos e Paranapiacaba, os funcionários possuíam um centro de recreação, o União Lira Serrano, e um Campo de Futebol. No União Lira Serrano eram exibidos filmes, shows musicais e realizados bailes temáticos.

A concessão da linha da Serra do Mar não foi apenas glórias e desenvolvimento. Fatos até hoje não explicados satisfatoriamente marcaram a história dos trilhos por onde circularam os Locobreques. Exemplos são os incêndios da Estação da Luz, dois dias antes da primeira etapa da concessão dos ingleses terminar, em 1946, e na velha estação de Paranapiacaba, em 1981. Antes mesmo do incêndio, a estação já havia sido desativada em 1977 e substituída pelo prédio atual. O relógio estilo inglês foi poupado no incêndio e deslocado para uma torre mais alta que a anterior.

Nos dois incêndios, tanto na Estação da Luz quanto em Paranapiacaba, a suspeita principal é de motivação criminosa.

Milhões de reais foram gastos para a reconstrução da Estação da Luz, que passou por décadas ainda sentido os efeitos do incêndio. Tanto é que ela teve de ser restaurada. A obra de restauração completa foi entregue somente em 2004, data dos 450 anos da cidade de São Paulo. A Estação da Luz teve três etapas fundamentais: Ela foi inaugurada em 1867, num pequeno prédio na região central da capital paulista. A demanda de passageiros foi aumentando aos poucos, e cerca de 15 anos depois o pequeno prédio foi demolido e um outro maior foi construído. A cidade crescia muito rapidamente e a estação teve de aumentar ainda mais. Em 1890 começaram as obras da estação na configuração atual. Em 1900, o segundo prédio antigo foi demolido e em 1901, a nova estação foi inaugurada. Obras constantes de modificações e ampliações foram realizadas ao longo das décadas na Estação da

Luz, já que além da demanda de passageiros ser maior, o número de linhas férreas urbanas também cresceu. Antes mesmo do Locobreque, na Serra do Mar, uma primitiva máquina de madeira, também tracionada por cabos fazia o transporte entre os cinco patamares. Era a Serrabreque.

Durante a operação da Serrabreque, Barão de Mauá era um dos administradores. Posteriormente, na vila de Paranapiacaba, os ingleses, no alto de uma subida, construíram uma mansão, que servia de centro de controle operacional. Apelidada pelos ferroviários de "Castelinho", a posição do local proporcionava uma privilegiada visão do sistema e de toda a estrutura da vila de Paranapiacaba. O sistema ferroviário da Serra do Mar era composto por diversos túneis, que eram alvos de lendas e histórias assombradas disseminadas pelos próprios ferroviários. Algumas dessas lendas tiveram origem no fato de muitos operários terem morrido na construção desses túneis.

Ao contrário de toda a Região Metropolitana de São Paulo que possui um clima seco no inverno, Paranapiacaba possui um clima úmido e ameno a frio nesta estação abdicando assim a letra "w" na classificação do clima de Köppen para a letra "f" que significa precipitações constantes ao longo do ano sem interrupção de chuvas, sendo mais seco que o verão, porém tão úmido quanto Curitiba no período de inverno.

O meses mais quentes, fevereiro, possuem a média mensal de 20 °C e o mês mais frio, julho, possui uma temperatura média de 13 °C. A umidade de Paranapiacaba é oriunda da vegetação da Serra do Mar e do Oceano Atlântico visto que este distrito está cercado de vegetação e o mesmo jaz sobre a encosta da Serra a 796m acima do nível do mar, e o Oceano Atlântico está a poucos quilômetros do mesmo, e que sopra nuvens carregadas de chuva e muita umidade para o núcleo central do distrito. A presença de Cambuci em uma floresta indica que a natureza está bem conservada. Em Paranapiacaba encontramos facilmente o Cambuci na mata e o fruto que era utilizado na culinária pelos moradores locais, passou a ser explorado como mais um produto turístico. Os moradores de Paranapiacaba utilizam o Cambuci para elaborar receitas como geleias, sorvetes, sucos, licores, maceração em bebidas alcoólicas, mousse, bolo, além de suco.

No ano de 2007 foram realizados os dois primeiros concursos para escolher os melhores pratos culinários feitos de Cambuci.

Em outubro de 2008 realizou-se em Paraibuna um workshop para apontar caminhos para os municípios produtores de cambuci e então decidiu-se criar um roteiro gastronômico, turístico e cultural nas redondezas da Serra do Mar.

Em abril de 2009 nascia a I Rota Gastronômica do Cambuci na Vila de Paranapiacaba que aconteceu concomitantemente com o 5º Festival do Cambuci.

No Festival do Cambuci participam bares, restaurantes, pousadas e populares apresentando receitas que, ao término da festa, são contempladas com prêmios e troféus.

POTENCIAL

Paranapiacaba recebe em média 6.040 visitantes por semana. O grande pico são os fins de semana, onde em média 1380 visitantes são recepcionados.

O acessos, são fartos e fáceis. Por rodovia e ferrovia. Esta chegando até a estação Rio Grande da Serra, e por conseguinte de ônibus linha até a parte alta de Paranapiacaba.

Também há opção de estradas vicinais chegando pelo lado sudoeste, através da vila de Taquarussu. Mas a maioria do percurso por este lado é feito por estrada de terra.

Demandas: Reprimida e Potencial

Existe uma demanda estática para este destino, que por vários motivos, não estão em plena atividade, por que a oferta não é reconhecida e quando for, tem que estar preparada para receber este consumidor. E ela não se baseia apenas na vila, mas em toda uma extensão geográfica, que vai desde a divisa com o município de Cubatão, englobando grande parte da serra do mar. Ela deve ser identificada e assumida por nós, e usaremos todos os instrumentos para que os visitantes que disponham de tempo, renda, vontade e conhecimento da oferta de atrativos, consumam nossos produtos e serviços.

Ela é bem ampla e abriga um conjunto de pessoas que desconhecem o destino Paranapiacaba e seus encantos e aventuras. Com certeza, esse público é bem diversificado e apresenta um comportamento de consumo turístico influenciado por outros fatores, entre eles, a variável distância da sua localidade até o destino Paranapiacaba.

Fazer com que estas pessoas visualizem o destino e o que ele proporcionará em termos de satisfação, é uma tarefa que precisamos estruturar.

Mas ao mesmo tempo, não é dificultosa, visto termos um produto natural já estabelecido, e com grandes apelos de chamamento como: História, arquitetura, paisagens naturais lindas, e o grande produto que classifico como “estrela” pela análise da matriz BCG, a trilha pelo antigo “Sistema Funicular”.

Distinguiremos na análise de Paranapiacaba mais dois tipos de demanda: reprimida e potencial.

Demanda Reprimida

A demanda reprimida é assumida como a demanda real moderada, contida em maior ou menor intensidade por um ou mais motivos não visíveis e identificáveis e que não se expande pelo fator “falta de divulgação”. Distinguiremos a análise para os dois públicos identificados, turistas da região do ABC e turistas fora da região do ABC.

Para os residentes fora do ABC, podemos considerar que o fator tempo e renda sejam limitantes à amplitude de consumo de produto turístico de Paranapiacaba, eventualmente restrito ao período em que a maioria que se encontra no local está ocupada com o trabalho.

Ações de estímulo e meios de transporte mais eficazes durante o final de semana podem incentivar estas pessoas, a visitarem Paranapiacaba, particularmente em momentos que o trânsito seja menos ativo.

Nesta lacuna, inseriremos nossos veículos. Duas Vans com capacidade para 16 “pax”

Estimular o turismo de aventura, com a oferta de trilhas e passeios pela Serra do Mar, é interessante. Mas não só para este público alvo, o que ensejaria uma dinâmica retroativa de causa e efeito.

Adicionar um complexo pousada de estrutura auto suficiente para que o turista encontre ali quase tudo o que precisa para seu lazer e diversão, deve ser uma meta estabelecida a médio prazo, ofertando ao turista mais um aparato de acervo dinâmico, para que ele possa ter o máximo de opções de entretenimento e conforto. Esta demanda pode se expandir ainda mais com medidas que venham a minimizar os efeitos negativos no que tange à limpeza e à segurança local, considerados como pontos problemáticos na avaliação da demanda real.

Já para os turistas que residem no ABC, com forte vocação e simpatizantes dos esportes de aventura e com faixa de renda maior, em virtude da possibilidade de uma permanência maior que o anterior, muitas opções poderiam ser-lhes oferecidas, eventualmente com ações direcionadas pela nossa própria agência de turismo, que deterá todos os equipamentos e recursos humanos para ofertar a este consumidor.

Nossa agência terá como sede, localizada no bairro Homero Thon, na Av. Giovanni Baptista Pirelli/Cesar de Menezes, via está de ligação e passagem entre o centro urbano de Santo André e a vila inglesa.

A comunicação eficaz sobre a oferta dos produtos e serviços oferecidos pelo nosso conjunto turístico, deve ampliar o conhecimento dos atrativos, incentivando inclusive quem já está no local por determinada atração a visitar novas opções, não menos interessantes, estimulando o turismo na região. É a demanda em que o fator conhecimento deve ser ampliado.

Portando, este parágrafo deve ser lido atentamente. Além de termos formado e captado nossos próprios clientes, captaremos os que se encontram na Vila, oferecendo nossas instalações e estrutura para que adentrem em nosso local.

Isto é chamado no meio turístico de **“day use”**. É um dia de uso de nossa estrutura montada. Então nota-se que iremos empreender para montar todo um repertório de lazer e hospedagem para oferecer não só aos nossos hóspedes, como aos que a Vila se dirijam e permaneçam.

Demanda Potencial

Apontar a demanda potencial é plausível, já que como falado anteriormente, esta precisa ser “atiçada”. E as ferramentas para incentivar esta demanda, passam por ferramentas de marketing, e o “boca a boca” tem destaque especial.

Porque boca a boca??

Para quem tem experiência no turismo de aventura, o “boca a boca”, é muito mais intenso e rapidamente expansível, pois as pessoas que praticam este tipo de atividade, postam rapidamente sua experiências em mídias sociais. É um momento de notoriedade para elas, mostram o quanto ousaram em determinada atividade.

A delimitação da demanda potencial por visitantes que já estão no município, não se hospedam na área de estudo e por diversos motivos não visitam a região durante sua estada, enquadram todo turista em fase inerte nesse perfil, devendo ser

investigado o motivo do não-consumo de produtos turísticos de Paranapiacaba e seu entorno.

Movimentos turísticos identificados nas vias de acesso a vila, como carros de passeios, ônibus e trens, mesmo que estes não cheguem até a Vila, mas conduzem a grande maioria dos turistas que se dirigem a Vila, pois descem em Rio Grande da Serra e embarcam num ônibus até Paranapiacaba. Pode-se considerar que grande parte dos turistas que não visitam atrativos da vila, hospedam-se e movimentam-se nas proximidades da área de estudo e é, probabilisticamente, um turista com potencial efetivamente exploratório.

Existe ainda uma demanda potencial diferenciada, que inclui os próprios moradores de outras cidades próximas como: Suzano e Mogi das Cruzes.

Cidades com altos índices de desenvolvimento e elevada renda “per capita” como consumidores do turismo em Paranapiacaba. São residentes de outras regiões que também podem utilizar a estrutura turística como restaurantes e equipamentos culturais, mas que atualmente não o fazem por diversas razões.

A falta de conhecimento da oferta disponível e a possível imagem negativa ainda ligada a falta de hospedagens com índices de categoria entre 1 e 3, falta de opções de entretenimento e outros fatores menores, podem ser que restringem um possível fluxo de visitantes.

Este conhecimento específico das partes, de quem é, do que faz, do que gosta e de como se comporta o turista da região metropolitana de São Paulo em primeiro momento.

O turista do interior de São Paulo num segundo momento.

O turista de todo o país, num terceiro e por fim o turista estrangeiro deve ser trabalhado em fases, para que não comprometa a imagem do operador turístico e coloque em dificuldades o próprio aparato do poder público, já que a Vila de Paranapiacaba é regida como um patrimônio público tombado, e por assim ser, tem disciplinas diferentes de uma cidade.

Em todas as colocações, sejam da demanda reprimida ou potencial, tanto para os residentes no ABC e região metropolitana, como o resto do país e estrangeiros, devemos incluir aqueles que por motivos diversos não têm preferência ou não gostam do turismo na Vila, ou seja, podem estar direcionados para hábitos e preferências de outras variáveis não analisadas. No caso, sem dúvida, cabem estratégias de marketing na tentativa de reformular este posicionamento para que

venham a ser inseridos no contexto da demanda potencial ou real da vila de Paranapiacaba.

Nossa Proposta:

Buscando oferecer o maior número de produtos ao nosso cliente turista, e ao mesmo tempo não permitir que ele fique sem um pacote completo, para que não comprometa a plena realização de sua experiência de lazer. Ofertaremos:

- 1- Imóveis base de Turismo Receptivo
- 2- Transporte em veículos próprios, não terceirizados
- 3- Agência Receptiva de turismo
- 4- Guias especializados e certificados
- 5- Equipe de pronta resposta em caso de acidentes
- 6- Equipamentos EPIs e EPs

Bases Receptivo

Base 1: Cubatão Piassaquera



Vista Frontal da Base 1 – Casa de madeira do Sr. Edmilson. Ponto de partida



Vista área da localização da Base 1



Trajetória: Parada da Van até a base 1, passando por área de domínio da MRS

A base 1, será o ponto de encontro dos trilheiros, onde será feito o “briefing” e distribuição de equipamentos.

Esta base contará com:

- a) Banheiros
- b) Local para refeições (café da manhã)

c) Área coberta

Esta base é acessada conforme mostra a foto do trajeto. Para tanto se torna necessário a autorização da concessionária MRS para este acesso.

Base 2: Vila Inglesa de Paranapiacaba



Foto: Fachada da Base 2

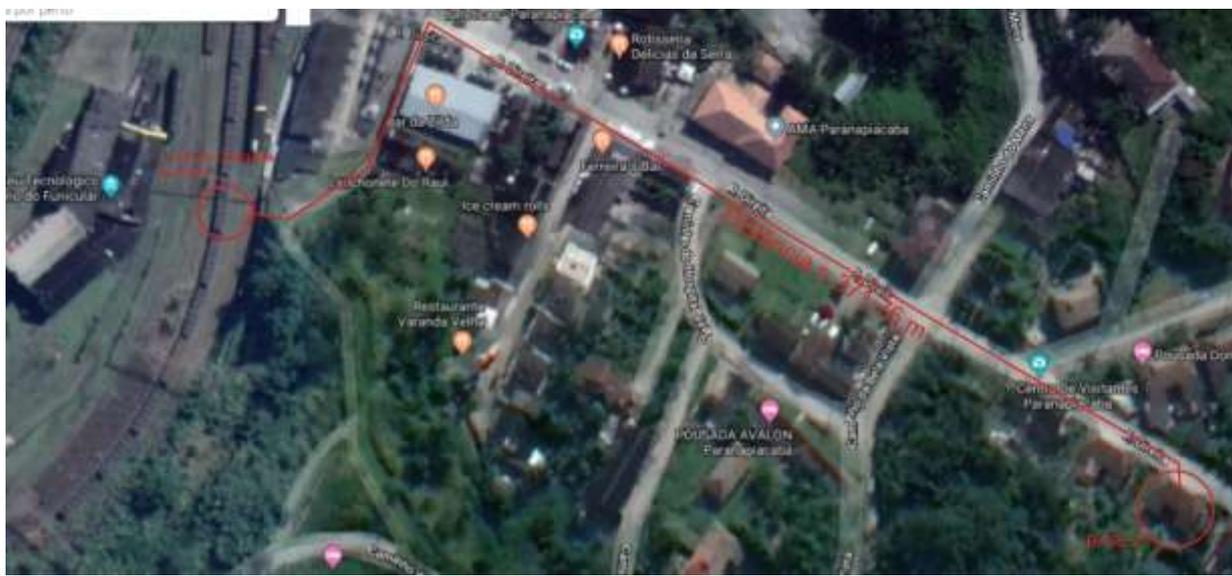


Foto: Vista aérea do ponto final da chegada da trilha até a base 1.

A base 2, será o local de término da trilha. Dotada de:

- a) Banheiro c/ chuveiro masculino
- b) Banheiro c/ chuveiro feminino
- c) Almojarifado de guarda de equipamentos
- d) Base de comunicação
- e) Equipamentos de salvamento e emergências

A base 2 estará ativa e operante, somente quando estiver ocorrendo o percurso do funicular pelos trilheiros.

Quando não houver a trilha, estará em “stand by”.

Transporte de Turistas:

Origem – Destino - Origem

1- Van minibus Renault Master, com capacidade para 16 “pax”.



2- Doblo Adventure com reboque, com capacidade para 07 “pax”



Agência Receptiva de Turismo – Base 2

Veículos estacionados em Paranapiacaba – Base 2, para apoio

- 1- Bug Gurgel x12 – carajás, capacidade 4 “pax”



- 2- Pick-Up F75 Ford 1973, capacidade “12 pax”



Todos veículos próprio pertencentes a empresa operadora

Equipamentos de operação.



Descritivo da Trilha

- 0) Não haverá passagem sobre as pontes
- 1) Extensão do percurso: 11.023 km
 - 2) Altura conquistada: 827 mts
 - 3) Inclinação: 7.50%
 - 4) Velocidade da marcha: 1.263 km/h (passada tipo 3sup)
 - 5) Tabela Sequência Evento x Tempo

Hora	Evento
05:45	Chegada ao local de encontro (P1) para embarque nos veículos transportadores em direção a base 1 em Cubatão
07:00	Chegada ao local de desembarque dos veículos transportadores no ponto de onibus em frente a portaria da USIMINAS Caminhada de 15 min até a base 1
07:15	Chegada efetiva a base 1 30 minutos para o café, briefing e equipagem
07:45	Início da caminhada pela trilha
10:30	Chegada ao 2ª Patamar - Casa de máquinas 30 minutos para banho de imersão na represa do 2º patamar
11:00	Almoço A alimentação será fornecida pela nossa equipe Preparo, zelo e guarda neste período esta sob nossa responsabilidade
12:00	Reinício da caminhada
14:40	Parada para descanso e hidratação No 4º Patamar - Casa de máquinas

15:00	Reinício da caminhada
16:40	Chegada a Vila de Paranapiacaba no ponto de encontro em frente ao museu ferroviário
	caminhada de 10 min até a base 2
16:50	Chegada efetiva a base 2
	Confraternização
	Banho e higiene pessoal
17:30	Liberados para passeio livre pela vila
18:50	Retorno a Base 2
19:00	Reembarque nos veículos transportadores
20:00	Desembarque no (P1) de origem

Fotos dos locais estratégicos da Trilha



2º patamar: Local de parada para almoço



2º patamar: Preparo do almoço



2º patamar: Represa para mergulho



4º patamar: Local da parada p/ descanso



5º patamar: Fim da trilha



5º patamar: Fim da trilha

Curriculuns

Marcel Martins

arqmarcel3@gmail.com

www.facebook.com/profile.php?id=100012459017614



OBJETIVO

Novos Projetos Turismo

FORMAÇÃO 1

- Cursando graduação em **Econômica** na Fundação Getulio Vargas/Esags, conclusão em 2020
- Guia de Turismo c/ CADASTUR – Escola Técnica Estadual/SP nº 25.997.859.59-4
- Pós graduação em Restauro de Prédios Históricos
- **Graduado em Arquitetura e Urbanismo. UBC**
- Técnico em Mecânica. Escola Técnica Federal "Julio de Mesquita"

FORMAÇÃO 2

- Agente de Viagens – SENAC/SP
- Turismo. Gestão dos Processos Estratégicos – SENAC/SP
- Condutor de Turismo de Aventura
- Instrutor Mergulho pela PADI - (Professional Association of Diving Instructor)
- Instrutor de Montanhismo - (AEABC)
- Mestre Arrais Amador – Marinha do Brasil
- Resgatista em Áreas Remotas e em Alturas
- Espeleoresgate – Spèleo Secours Français (SSF)

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

• **Prefeitura Municipal de Santo André/SP**

Cargo: **Arquiteto e Urbanista**

Função: Projetos executivo de prédios públicos, acompanhamento de obras, elaboração dos planos urbanístico e de turismo da Vila Inglesa de Parapiacaba.

• **Primartur**

Cargo: **Diretor - Proprietário**

Função: Gerir toda a estrutura da empresa, desde a parte administrativa até a operacional. Implantação dos roteiros, treinamento e certificação da equipe. Condutor e imediato das embarcações, instrutor de mergulho e técnicas verticais.

• **Resort "La Isla"**

Cargo: **Gerente de Manutenção Civil e Coordenador de Esportes Náuticos**

Função: Cuidar da manutenção e reformas do complexo edificado. Propor novos projetos temáticos, zelar pelas embarcações, coordenar e treinar equipes dos esportes náuticos.

• **Prefeitura Municipal de Prado/BA**

Cargo: **Arquiteto e Urbanista**

Função: Elaboração do plano Diretor de Turismo do município. Gestor do projeto de restauro dos prédios históricos do antigo cais. Projeto dos mobiliários e equipamentos da infra estruturade de Turismo.

• **Xerox do Brasil**

Cargo: **Analista de negócios**

Função: Precificação de serviços ofertados por fornecedores técnicos, através dos canais de "PSG". Treinamento e Modelagem dos PSGs, para se ajustarem aos padrões Xerox de Serviços. Elaboração das propostas financeiras para participação em licitações.

• **Arquiteto e Primartur**

Cargo: **Arquitetura e Turismo**

Atualmente divido meu tempo entre projetos de implantação e restauro de prédios antigos ligados ao turismo e minha agencia de viagens e turismo de aventura, a primartur.com e primartur.com.br

Também ministro aulas de mergulho autônomo, Escalada e Resgate em cavernas e áreas remotas. Todos certificados pelas respectivas agências.

QUALIFICAÇÕES E ATIVIDADES PROFISSIONAIS

- Francês – nível intermediário e cursando
- Experiência no exterior – Residiu em Portugal e Espanha por 16 meses
- Alto conhecimento nos programas Revit, Autocad e Sketch Up
- Certificação CDIA+ (**Certified Document Imaging Architect**) pelo Institut CENADEM
- CNH categoria "D" – habilitado para dirigir ônibus e caminhões

Curriculum

Paulo Sergio de Mendonça, 46 anos, solteiro

Rua William Speers, 65 – Paranapiacaba/S. André/SP

Fone: (11) 98454-6525

Objetivo: *Chefe Condutor da trilha do Funicular*

Experiência:

Atuo no ramo de trilhas ecológicas a 28 anos. Em destaque a condução pela trilha do funicular desde de 2007, com total êxito e sem nunca ter ocorrido nenhum acidente.

Hoje, sou a maior referência de condutor nesta trilha, não só por conhecer o relevo, topografia e outros aspectos físicos da trilha, como no conhecimento de toda a história por trás do sistema funicular e a empresa S.P. Railway.

Já conduzi grupos nesta trilha por 89 vezes, sendo o condutor com mais passagens nos dois sentidos do percurso.

Foram mais de 1335 (hum mil trezentos e trinta e cinco) turistas conduzidos por esta trilha.

Como regra, o total respeito aos parâmetros de segurança e zelo pelo patrimônio, tanto dos agentes públicos como privados

Formação Acadêmica:

Ensino médio completo

Experiência Profissional:

Vigilante na CPTM

Curriculum

Ademir Medici, 70 anos, casado

Santo André/SP

Jornalista e Escritor

Objetivo: Curador

Biografia: <https://www.youtube.com/watch?v=H2jmaS84GVQ>

Facebook.com/pg/ademirmedici

Colunista do Diário do Grande ABC desde 1987.

Ademir Medici, memorialista que está entre os Imortais do Grande ABC, premiação de valor inestimável porque foi concedida pela sociedade na forma do Conselho Editorial da Editora Livre Mercado.

Prestes a completar meio século de reportagem, em setembro, Ademir Medici, coleciona boas histórias, leitores fiéis e um imenso amor pelo jornalismo. Nasceu em São Bernardo, onde também deu os primeiros passos na profissão. Ganhou o **Prêmio Esso**, na categoria regional, em 1976, tem **36** livros publicados e assina desde 1987 a coluna Memória, no Diário do Grande ABC.

Ademir Medici recebe título de cidadão andreense 16/09/2009 .

É um dos maiores historiadores do Brasil

Alguns livros de Ademir Médici

Migração e Urbanização

Os 100 anos da Savóia Ítalo-Brasileira

9 de novembro de 1947 – A vitória dos candidatos de Prestes

A imigração Japonesa em São Bernardo do Campo

Coop 50 anos de história

Santo André – 200 anos depois

Industrial de Mauá e os campeonatos de futebol do Grande ABC

Retratos da História

Os Flechas Verdes

Memórias 70 anos – História Consolidada

De Pilar a Mauá

A caminhada de Fátima na Borda do Campo

Sementes do grande ABC

Ferrovias ABC

Curriculum

Edmilson Marques do Nascimento, 41 anos, casado
Rua Subida da Serra, 176 – 1ª casa da Raiz da Serra
Piaçaguera – Cubatão

Objetivo: **Gerente da Base 1 – Cubatão**

Histórico:

Morador de uma, das duas casas da vila ferroviária de Piaçaguera em Cubatão.

Guia receptivo baseado na área da estação Raiz da Serra, juntamente com sua família.

Zelador de toda aquela área, e merecedor de todo o destaque, pois se não fosse por meu amor, iniciativa e coragem, as duas últimas edificações da época, ou já teriam sido invadidas ou destruídas.

Conhecedor de todo o trajeto da trilha, desde a raiz da serra até o alto da Serra em Paranapiacaba.

Quantas vezes, ajudei equipes de resgate, conduzindo-os não só pela trilha, como por toda a área perimetral e patamares técnicos.

Algumas vezes, apontei ao Marcel, perigos de danos a via cremalheira, que por conseguinte, comunicou a MRS, para tomadas das devidas providências.

Meus pais e familiares, trabalharam na SPR, RFFSA e EFSJ.

Experiência Profissional:

CESARI – DEPOTCE Containers

Carregador

Gilson Ribeiro

Endereço: Avenida Eduardo Prado 139 – Pque Erasmo Assunção

Idade: 45

Cidade: Santo André – São Paulo – Brasil

Solteiro

Fone Residencial (5511) 2677-7608

Nacionalidade: Brasileira

Celular/whatsapp: (5511) 99371-7774

Data de Nascimento: 06/12/1973

E-mail: gilsonribeirowallace@gmail.com

GUIA DE TURISMO – REGIONAL SP / EXCURSÕES NACIONAIS E AMÉRICA DO SUL

CADASTUR : 25.730961.84-6

OBJETIVO: Gerente Base 2 - Paranapiacaba

FORMAÇÃO ACADÊMICA

- 2018 Técnico em Guia de Turismo (SENAC SBC)
- 2006 MBA em Gestão Empresarial – FGV (Fundação Getúlio Vargas)
- 1995 Graduação em Ciências Econômicas – PUCCAMP (Pontifícia Universidade de Campinas)

RESUMO DAS QUALIFICAÇÕES

- Estruturar, planejar e organizar a execução de roteiros e itinerários turísticos.
- Receber, conduzir e orientar pessoas ou grupos durante traslados, passeios, visitas e viagens regionais(SP), nacionais e américa do sul.
- Conduzir visitantes na realização dos roteiros e itinerários turísticos.
- Intermediar as relações entre visitantes, comunidade e prestadores de serviços turísticos.
- Prestar informações turísticas no contexto regional SP, nacional e américa do sul.
- Assistir visitantes durante a realização dos roteiros e itinerários turísticos.

IDIOMAS

Inglês fluente (Embassy-Nova Zelândia=> Set-2008 à Mar-2009)

Espanhol Avançado

EMPRESAS DE TURISMO PRINCIPAIS

- JSA TOUR
- UAI TOUR
- FÊ TRIPS

PRÊMIOS CONQUISTADOS

- FINALISTA DA 11º EDIÇÃO DO EMPREENDA SENAC ESTADO DE SP, ONDE O PROJETO TURSOLIDÁRIO FICOU ENTRE OS 5 DA FINAL, ENTRE MILHARES DE PROJETOS!

Curriculum

Rogério Vieira de Araújo

Brasileiro, casado, 54 anos.

Rua Martim Pinheiro, 56, Vila Vitória, Santo André - SP

Telefone: (11) 99846-3465

E-mail: rva.vieiraaraujo@gmail.com

Objetivo: Equipe de pronto Resgate e A.P.H.

Formação

Pós-Graduação Lato Sensu: Exercício Físico Aplicado a Grupos Especiais - Prevenção e Reabilitação. Faculdades de Educação Física de Santo André- FEFISA, conclusão em 2008.

Licenciatura e Bacharelado. Faculdades Integradas de Educação Física de Ribeirão Pires- FIRP, conclusão em 2002.

Experiência Profissional

Polícia Militar do Estado de São Paulo- Corpo de Bombeiros – SP, 1990 – 2015.

Cargo: Sargento

Principais atividades: Especialista nas áreas de: Incêndio, Salvamento em Altura, Terrestre, Aquático e Resgate.

Banco Bamerindus do Brasil S/A – SP, 1985 – 1989

Cargo: Chefe de Caixa.

Principais atividades: Operador do Sistema de Informática e chefia de caixas.

CPTM (Companhia Brasileira de Trens Urbanos) - SP, 1984 -1985

Cargo: Auxiliar de Agente Especial de Estação.

Principais atividades: Controle Financeiro.

Qualificações e Atividades Complementares

Curso de Busca e Salvamento com Aeronaves, SAR005/2013 – Ministério da Defesa da Aeronáutica - SP.

Curso de Busca e Resgate em Estruturas Colapsadas, BREC/2012 – Polícia Militar do Estado de São Paulo, Corpo de Bombeiros – SP.

Curso de Análise Criminal, 2009 – Secretária Nacional de Segurança Pública, Ministério da Justiça – Brasília DF.

Curso Emergencista Pré-hospitalar, I e II/ 2009 – Secretária Nacional de Segurança Pública, Ministério da Justiça – Brasília DF.

Curso de Contenção e Manejo de Animais, I/2008 – Polícia Militar do Estado de São Paulo, Comando de Policiamento Ambiental – SP.

Curso de Atendimento de Emergências com Produtos Perigosos, I/2007 – Polícia Militar do Estado de São Paulo, Corpo de Bombeiros – SP.

Curso Especial de Resgate e Emergências Médicas, III/1998 - Corpo de Bombeiros e SUS- SP.

Curso de Treinamento em Atendimento Pré-hospitalar/ Suporte Básico da Vida, APH/2004 - Instituto Educacional São Paulo – SP.

Curso de Formação para Profissionais no Aspecto Metodológicos de Deficiência Física, FMUSP/2001 Divisão de Medicina de Reabilitação do Hospital das Clínicas- SP.

Curso de Salvamento Terrestre, I/1996 – Polícia Militar do Estado de São Paulo, Corpo de Bombeiros- SP.

Curso de Contenção Farmacológica de Animais, LXII/1996 – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária, EMBRAPA, São Carlos - SP.

Curso de Salvamento em Altura, CSALT/1995 – Polícia Militar do Estado de São Paulo, Corpo de Bombeiros - SP.

Curso de Formação de Soldado PM e Especialização em Bombeiro, CFSd PM/1991 – Polícia Militar do Estado de São Paulo – SP.

Informações Adicionais

Atuação Profissional Docente:

- Instituto Polígono de Ensino; Santo André - S.B. Campo. Disciplina Ministrada: Atendimento Pré-hospitalar, Técnico em Segurança do Trabalho e Bombeiro Civil, 2019.

- Empresa CCR/Visão e Ação, (Metrô-SP). Disciplina Ministrada; Atendimento Pré-hospitalar, 2019.

- Prisy Empreendimentos Escola de Enfermagem São Bernardo, Vila Mariana-SP. Disciplina Ministrada: Assistência em Primeiros Socorros, 2017.

- Eletropaulo; São Paulo. Disciplina Ministrada; NR-10- Atendimento à Emergências, 2017.

-Senac- Serviço Nacional de Aprendizagem Nacional; Santo André-SP. Disciplina Ministrada: Prevenção e Combate à Incêndio, 2016.

-Faculdades Integradas de Santo André - FEFISA. Disciplina Ministrada: Assistência em Primeiros Socorros, 2015.

-Universidade Metodista de São Paulo. Disciplina Ministrada: Primeiros Socorros para Terceira Idade, 2005.

-Colégio Stocco - Santo André. Disciplina Ministrada: Esportes Radicais, 2003.

CURRICULUM

MÁRCIO ROBERTO MIRANDA

Rua São Pedro nº 90

Diadema – Centro – SP

Nasc.26/08/79 – Casado - Brasileiro

Tel: (11) 9-9548 6089 / 9-4829 8450

Email: marcio-tec.enfermagem@hotmail.com

Objetivo: Equipe de pronto Resgate e A.P.H.

FORMAÇÃO ACADÊMICA

Auxiliar de Enfermagem (Cruz Vermelha brasileira)

Técnico de Enfermagem (Cruz Vermelha Brasileira)

Ensino superior-enfermagem (UNIP-Universidade Paulista)

Pós- Graduação em Docência (cursando)

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

INSTITUTO POLÍGONO DE ENSINO

Fevereiro 2012/ dia atuais

Cargo: Coordenador e Professor de Atendimento Pré-Hospitalar

FUNDAÇÃO ABC- SAMU SÃO BERNARDO DO CAMPO.

Período: outubro/2014- Atual

Cargo: Téc. de Enfermagem - Moto-Resgate (atendimento de APH com motos)

PREFEITURA MUNICIPAL DE MONGAGUÁ – SAMU 192

Cargo: Técnico de enfermagem-atendimento pré-hospitalar com motos

ATLS (ADVANCE TRAUMA LIFE SUPPORT) – HOSP. DAS CLÍNICAS

Cargo: Técnico geral-organização (eventual)

SENAI- SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM INDUSTRIAL

Período: Abril/2013 – Junho/2016

Cargo: Instrutor de primeiros socorros

VISÃO E AÇÃO LTDA

Período: Abril/2013 aos dias atuais

Cargo: Instrutor de Atendimento Pré-Hospitalar

FUNDAÇÃO ABC- SAMU SANTO ANDRÉ.

Período: agosto/2010-abril 2013

Cargo: Téc. de Enfermagem - Motolância (atendimento de APH com motos)

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CAETANO DO SUL

SAME –SERVIÇO ATENDIMENTO MÓVEL DE EMERGÊNCIA 199

Período: Março/2006 – agosto/2012

Cargo: Técnico de Enfermagem APH.

HOSPITAL MUNICIPAL MARIA BRAIDO – SÃO CAETANO DO SUL.

Período: Fevereiro/2006 – agosto 2011.

Cargo: Auxiliar de Enfermagem atuando nos seguintes setores (Pronto Socorro Adulto e Infantil, Clínica Médica e Cirúrgica, Centro Cirúrgico e Obstétrico, CME).

QUALIFICAÇÕES

- ✓ Experiência em Atendimento Pré-hospitalar;
- ✓ Experiência no atendimento a pacientes críticos;
- ✓ Conhecimento de toda rotina pertinente ao cargo dentro de cada setor citado acima;
- ✓ Conhecimento na manutenção e cuidados aos cateteres e drenos, bombas de infusão, administração de medicamentos entre outros;
- ✓ Conhecimento de toda a rotina no atendimento a urgências e emergências;
- ✓ Experiência na aplicação de cuidados integrais utilizando a visão holística;
- ✓ Experiência elaboração de escalas de funcionários (Quando da ausência do Enfermeiro);
- ✓ Facilidade de relacionamento interpessoal, como características pessoais destacam-se o dinamismo e pró-atividade.

CURSOS DE ESPECIALIZAÇÃO

- ✓ Primeiros Socorros – Cruz Vermelha Brasileira – 10h;
- ✓ Brigada de Incêndio – Cruz Vermelha Brasileira – 8h;
- ✓ Oratória (Comunicação Verbal e Não Verbal) 40h;
- ✓ Psiquiatria (Hiperatividade, Depressão e Estresse)-Cruz Vermelha Brasileira – 10h;
- ✓ PHTLS- Pré-Hospitalar Trauma Life Suport – 16h
- ✓ Curso de APH na escola superior de Bombeiros de SP 10h
- ✓ Instrutor de pilotagem HONDA- 60h
- ✓ Instrutor de APH SAMU Santo André
- ✓ Auxiliar de Enfermagem – Cruz Vermelha Brasileira – 2004;
- ✓ Técnico de Enfermagem – Cruz vermelha Brasileira – 2005

Equipe Administrativa e de Operação:

Operação:

Gean Oliveira (Bombeiro Civil e Certificado A.P.H.) → Condutor na trilha

Nicolhas Memmenbeck (haitiano) → sherpa e alimentação

Rigaud Olambabuo (haitiano) → sherpa e alimentação

Yvenel Adeagbo (haitiano) → sherpa e alimentação

Motorista:

Francisco P. Maia → certificado em condução de passageiros Sest-Senat

Administrativo

Naika Similius Otongo (haitiana) → secretária administrativa (fluente em francês)