

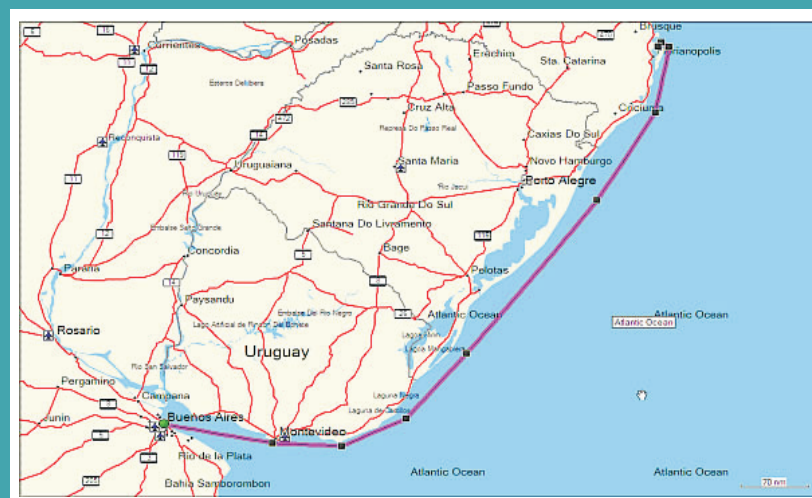
## OBJETIVOS

### OBJETIVO GERAL

Elaboração de um roteiro turístico náutico para a Ilha de Santa Catarina (considerando as bordas d'água continentais da Baía Sul e Norte) que enfatize a história e a cultura da região, bem como a diversidade de atrativos naturais aos visitantes, incentivando assim a volta da prática náutica. Para isto haverá o mapeamento de pontos e áreas na orla da ilha onde possam ser implantadas estações marítimas turísticas que incentivem a prática da navegação com destino a Florianópolis, nos âmbitos nacionais e internacionais, abrangendo diversas escalas de embarcações. Finalizando, como base para os outros, escolher dois pontos, um de grande e um de pequeno porte a receberem planejamento específico para a implantação de estruturas que darão apoio à prática náutica.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Selecionar regiões de interesse dentro da Grande Florianópolis e levantar dados sobre as condições históricas, ambientais, geográficas e sociais respectivos, onde possam ser implantadas estações marítimas de portes variados que ofereçam ao navegador uma infra-estrutura de apoio náutico adequada para abrigar e receber embarcações nos pontos estratégicos escolhidos.
- Proporcionar que os navegadores se desloquem de uma base para outra num curto período de navegação, encontrando em cada base um mínimo de apoio: ancoradouro seguro, trapiches, água, combustível, fazendo possível e incentivando a permanência na costa por dias, semanas ou meses.
- Criar centralidades náuticas que possibilitem a apropriação do espaço público coletivo e o uso noturno, bem como integrá-las ao meio em que serão incluídas possibilitando acesso por terra.
- Incentivar a prática da atividade náutica como uma alternativa ao turismo rodoviário e aéreo.
- Promover o reencontro do mar com cidade e valorizá-lo como patrimônio natural.
- Sugerir espaços públicos culturais próximos a orla como museus que apresentem história da relação da região com o mar.
- Permitir a participação das comunidades locais no processo de elaboração, bem como na implantação do programa.
- Sensibilizar o poder público, privado e a sociedade em relação à orla e à necessidade da normatização da sua ocupação.
- Incentivar o turismo cultural e o lazer náutico possibilitando, com a infra-estrutura necessária, que haja mais eventos na região relacionados a este setor atraindo visitantes, negócios e investimento público e privado (práticas como mergulho contemplativo, competições e prática de esportes variados como vela, surf, wakeboard, mergulho contemplativo, ralis náuticos, entre outros, palestras, convenções, exposições, etc.)
- Sugerir parcerias com o primeiro, segundo e terceiro setor em projetos sociais e ambientais: ONGs, UFSC, UDESC, EPAGRI, Marinha do Brasil (Capitania dos Portos, Escola de Aprendizes de Marinheiros, SECIRM), Escola do Mar, Associação de Maricultores, Associação de Pescadores, entre outros. Conseqüentemente incentivar a ocorrência de oficinas e a criação de escolas para o desenvolvimento da consciência da comunidade, bem como possibilitar o seu crescimento financeiro.
- Atingir a escala turística intercontinental, através da inserção da Ilha de Santa Catarina como um destino marcado pela oferta de infra-estrutura náutica adequada e de atrativos, principalmente, de caráter natural e cultural.
- Gerar interesse no sentido de oferecer resultados satisfatórios para que este tipo de projeto possa ser desenvolvido em toda a costa brasileira.
- Disponibilizar virtualmente um arquivo de fácil legibilidade aos interessados, onde estarão mapeados os pontos que sirvam de apoio e incentivo às viagens náuticas até Florianópolis (hotéis, restaurantes, marinas, piers, trapiches, pontos turísticos, pontos de abastecimento, opções esportivas em geral, atrativos naturais, entre outros).



Evento realizado na 10ª edição da "Regata Olivos-Florianópolis". O evento aconteceu no início de fevereiro (2010) com a participação de veteranos brasileiros argentinos e uruguaios. Foi organizada pelo Yacht Club Olivos (Argentina) e pelo Yacht Club de Santa Catarina e teve duração de 5 dias. Ao lado do velejador Vitor Zava, comandado pelo brasileiro Inácio Vandensen. Eventos como estes continuam a necessidade do planejamento náutico que proporcione infra-estrutura adequada para tal na região de Florianópolis. Fonte: [https://www.mar.mil.br/mnuv\\_1/boletim10](https://www.mar.mil.br/mnuv_1/boletim10)



## REFERÊNCIAS TEMÁTICAS

### WIN – Waterfront International Network

*International Centre Cities on Water* (Centro Internacional de Cidades próximas à água) é uma associação sem fins lucrativos e tem como propósito desenvolver atividades relacionadas à cidade e sua orla através de documentações, informações, estudos e pesquisas de problemas e experiências em acordos urbanos que possuem ligação com a água. Um de seus movimentos, o WIN, objetiva desenvolver uma rede de escala internacional de contatos que estejam envolvidos com as Waterfronts em diferentes níveis, favorecendo a troca de informação e proporcionando serviços para todos os interessados em operações de renovações de áreas em contato com a água.

Segundo informações contidas no website, esta rede pretende melhorar o nível de conhecimento sobre os diferentes aspectos das waterfronts, concentrando-se no avanço dos conhecimentos tanto a nível técnico como operacional, podendo então apresentar as orientações e sugestões para futuros projetos. Indicam os mais significantes casos de redesevolvimento ou revitalização de áreas urbanas com estas características e apresentam a evolução dos projetos e suas conseqüências. Criar oportunidades de discussão e permanentes atualizações em canais de informação para todas as coisas relacionadas com este tipo de projeto urbano, também é uma preocupação do WIN.



Área portuária de Gênova - Itália  
Fonte: <http://www.waterfront-net.org/>



Port Vell - Barcelona - Espanha  
Fonte: <http://www.waterfront-net.org/>



Walsh bay - Sydney - Austrália  
Fonte: <http://www.transfield.com.au/>



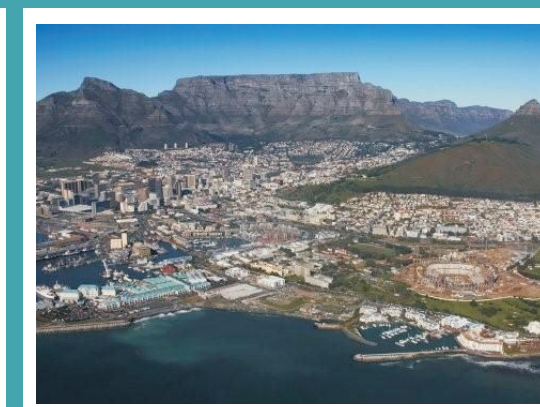
Marina Port Vell - Barcelona - Espanha  
Fonte: <http://www.marinaportvell.com/>

Os 10 princípios, disponíveis no endereço eletrônico da organização, foram aprovados durante a conferência mundial sob o amparo das Nações Unidas:

- Garantir a qualidade da água e do ambiente.
- Waterfronts fazem parte do tecido urbano existente.
- A identidade histórica proporciona caráter.
- Uso misto é uma prioridade.
- Acesso público é um pré-requisito.
- Planejamento com parcerias privadas acelera o processo.
- Participação pública é um elemento de sustentabilidade.
- Waterfronts são projetos de longo prazo.
- Revitalização é um processo contínuo.
- Waterfronts podem favorecer as redes internacionais.



Porto de lazer La Rochelle - Marseilles - França  
Fonte: <http://www.portofrochelle.com/>



V&A Waterfront - Capetown - África do Sul  
Fonte: <http://www.waterfront-net.org/>



Porto de Valparaíso - Chile  
Fonte: <http://www.waterfront-net.org/>

Fonte: WIN. Waterfront International Network. The waterfront network on Waterfront Redevelopment. Disponível em: <http://www.waterfront-net.org/>. Acesso em: 02 dez. 2008.

## PANORAMA HISTÓRICO DA PRÁTICA DA NAVEGAÇÃO EM FLORIANÓPOLIS

Historicamente, viagens desbravadoras tiveram extrema importância no que diz respeito ao intercâmbio de cultura e conhecimento. Possibilitaram a mudança da visão do mar como um limite para se tornarem hidrovias, ou seja, o mar passou a funcionar como uma via de transporte e comunicação podendo ser muito útil como um recurso econômico para o desenvolvimento dos países.

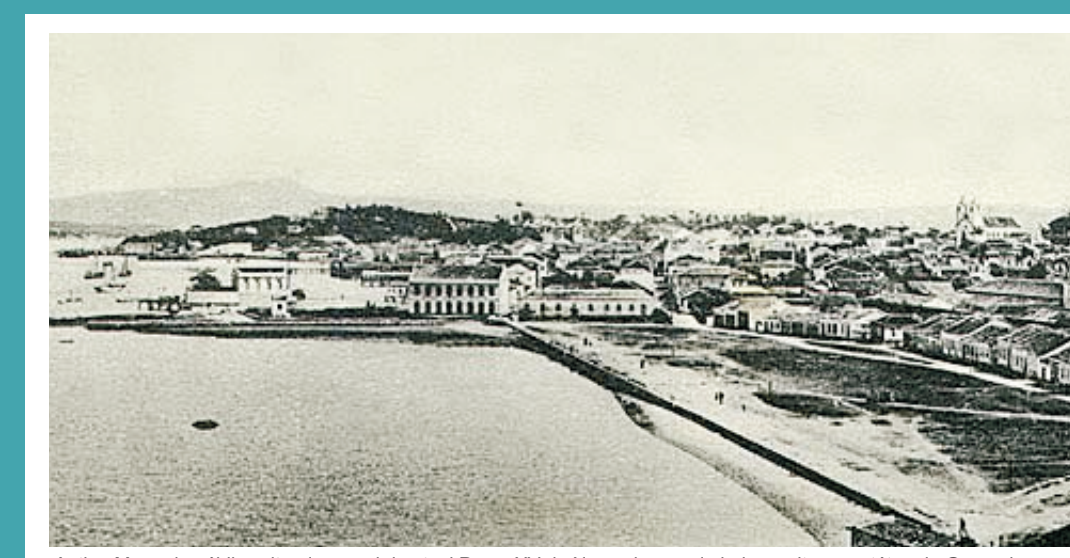
Na Ilha de Santa Catarina não foi diferente no período de colonização: possuía uma economia que se desenvolveu em torno das atividades marítimas, lembrando que a escolha do sítio foi feita pelo fato de se situar a meio caminho de São Vicente à Foz do Rio da Prata. Por ser uma ilha, o seu único acesso até 1926, era apenas pelo mar, sendo que no seu interior – na região central – o fluxo era feito através de estreitas ruelas. Apopulação, por razões físicas, foi se aglomerando próximas aos atracadouros existentes em toda a extensão marítima da cidade litorânea.

A partir da chegada dos açorianos, foram sendo demarcados alguns caminhos – certamente os mais utilizados por eles diariamente. Seu principal contato com o Continente era através de balsas e ferry boats, pelo Distrito Sede. Porém havia outros contatos, mais acessíveis, para os habitantes dos distritos mais distantes desta Sede. Por exemplo, o Ribeirão da Ilha (Sul), Santo Antônio de Lisboa e Canasvieiras (Norte), que faziam seus contatos de maneira independente com o Continente.

De acordo com Eliane Veras da Veiga, "por volta de 1920, era intenso o movimento náutico de travessia do canal. Conviviam lanchas movidas a gasolina, com os botes a reboque ou mesmo a vela. Nos dias de grande movimento de passageiros, tornou-se obrigatório levar embarcações a reboque. O Trapiche Municipal, situado bem em frente ao Largo da Matriz, sofreu diversas intervenções, na tentativa de adaptá-lo devidamente às suas funções, e só foi substituído em 1925, quando o governo abriu concorrência pública, para a construção de um novo cais, destinado ao embarque e desembarque de passageiros, o conhecido Miramar." (VEIGA, 1993)

Com o passar do tempo, os hábitos marítimos da população florianopolitana foram se modificando. A construção da ponte Hercílio Luz em 1926, conseqüência dos frequentes engarrafamentos de automóveis, devido ao crescimento da cidade, necessitou de um aterro para abrigar a sua cabeceira, onde se localizava anteriormente o aterro sanitário. Após este evento motivador de uma grande transformação rodoviária na capital do Estado de Santa Catarina deu-se início ao gradativo abandono das relações com o mar. O desenvolvimento do sistema e os conseqüentes aterros na capital do estado tiveram uma considerável tendência a caracterizar as vias como um limite, principalmente em relação ao mar. A sobrevivência dos nativos não era mais tão dependente do litoral como antigamente, quando tudo chegava pelo mar e a direto ao Mercado Municipal.

Nesta época foi notório o avanço das escórias sobre as areias da área central da capital, e isto o mar passou a ser um objeto de rejeição da população. Discussões pondo em pauta as condições dos balneários em meio ao aglomerado urbano passaram a ser frequentes. Apartir de então se percebe o crescente descaço com a qualidade do mar, além da falta de preocupação com infra-estrutura a ser oferecida aos pescadores e ao transporte marítimo. Os traslados de barcos são agora reservados a turistas e alguns poucos cidadãos que possuem uma embarcação e acesso a uma marina. Mesmo com o conhecido e já utilizado outrora potencial náutico da região litorânea da Grande Florianópolis, todo o investimento em transportes é focado no sentido de ampliar a malha rodoviária existente e ampliar a utilização de veículos particulares. O cenário em Florianópolis nega o contato com o mar, a relação com as águas das baías Norte e Sul apresenta-se como uma barreira, onde a solução encontrada foi a ligação de rodovias da ilha com as do continente através de pontes. A alternativa do mar como uma via de transporte, já utilizada antigamente e abandonada na atualidade, ou mesmo como lazer e turismo é ignorada não só pelos órgãos públicos, mas também por grande parte da população.



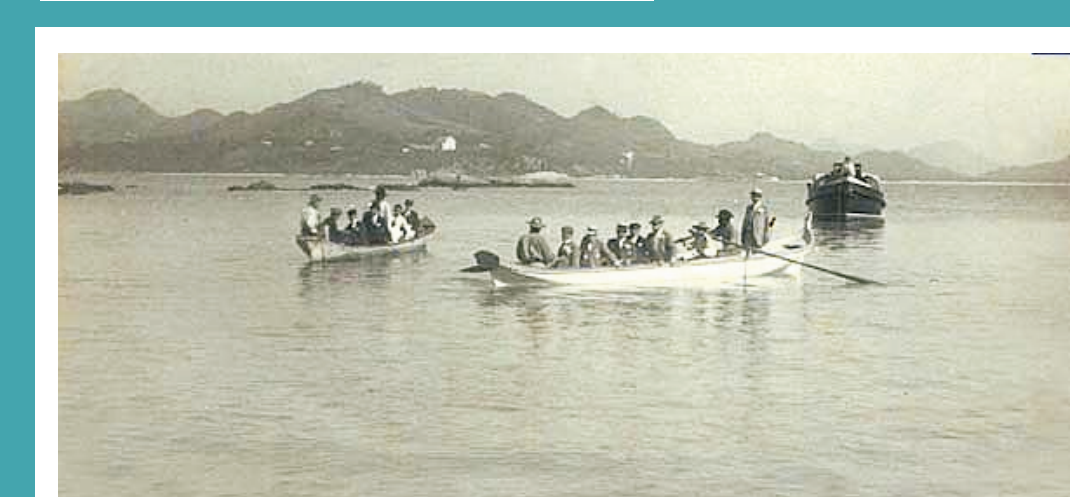
Antigo Mercado Público situado em frente ao atual Praça XV de Novembro, com o rio ao fundo e a casa do General Fernando Machado. O Mercado, à beira do mar, concentrava toda a vida comercial da pequena cidade do destino, depois denominada Florianópolis. Ao fundo, à esquerda, o edifício da Alfândega.  
Fonte: INGSC



Ponte Pedro Ivo Campos e Colombo Salles: único meio de ligação entre a ilha e o continente na atualidade.  
Fonte: <https://www.wikipedia.org.br/>



1925. Vendo-se em primeiro plano a Ponte Hercílio Luz em construção. Em segundo plano, o Cemitério Municipal. A esquerda, a chamada do torre do boi. À direita, no meio da baía, a Ilha do Caribó, dependência com o aterro da baía até em 1932, servindo como apoio à construção da Ponte Colombo Salles. Mais à esquerda, a Fábrica de Pregos e de Gelo da Firma Hoepcke, com seu trapiche balneário.  
Fonte: INGSC



Travessia Ilha Corvoante: Transporte de passageiros entre o continente e a Ilha de Santa Catarina antes da construção da Ponte Hercílio Luz.  
Fonte: INGSC



Antigo Mercado Público situado no sul da atual Praça XV de Novembro. O Mercado, à beira do mar, concentrava toda a vida comercial da pequena cidade do destino, depois denominada Florianópolis. Ao fundo, à esquerda, o edifício da Alfândega.  
Fonte: INGSC

## OTURISMO NÁUTICO

No Brasil há uma vasta diversidade cultural e de paisagem, seja ela natural ou não, o que acaba favorecendo e incentivando a prática turística durante todo o ano, contudo é necessário que haja um planejamento que se adeque a cada um dos destinos individualmente. O interessante diferencial da atividade turística é o fato de se apresentar como uma prática onde o consumidor é que se move para chegar até o produto, e não o contrário como ocorre na maioria. As qualidades naturais seriam o produto causador do deslocamento do turista (consumidor), por isso a importância do planejamento turístico dos destinos, onde o que muitas vezes ocorre é o uso de bens finitos com o objetivo de gerar o máximo de renda possível sem o pensamento de que é necessário limitar o uso das qualidades naturais e a quantidade de pessoas frequentando estes ambientes em um mesmo período de tempo.

Indispensavelmente deve haver a estruturação do local condizente com a demanda almejada e a elaboração de um programa que limite ou especifique quais são os objetivos de desenvolvimento e ao mesmo tempo um plano de promoção do segmento turístico, seja ele de abrangência nacional ou não. Desta maneira o praticamente da atividade náutica sente-se estimulado a viajar através da costa brasileira e em casos de maior duração e distâncias de deslocamento, ir a outros países, seja por meio de cruzeiros, veleiros ou outros tipos de embarcação. Do mesmo modo, a apresentação de um roteiro atrativo ao turista que não reside no Brasil, pode gerar segurança e o interesse de colocar o país em sua rota de navegação.

O turismo náutico pode ser apresentado como um tipo de turismo que utiliza embarcações (navios, barcos, lanchas, vela, transatlânticos...) como meio de transporte e como um dos principais motivadores da viagem, no qual há a transformação do recurso natural (meio marítimo) em um atrativo que oferece diversas possibilidades de desenvolvimento e realização de atividades como eventos esportivos, projetos sociais com a comunidade local, especializações relacionadas ao tema (Escola de Marinheiros, mão-de-obra para a manutenção e construção de embarcações), apoio à pesca, maricultura e afins, entre outras. Sobre a estruturação para a prática náutica se requer a construção de marinas públicas e privadas, trapiches apropriados, adequação de portos, implantação e qualificação de serviços receptivos e equipamentos turísticos onde ocorram atividades pertinentes.

Este segmento do turismo, apesar de ser praticado no ambiente aquático, possui constante relação com a porção terrestre. As orlas apresentam extrema importância, necessitando de estudos de impacto na aplicação de qualquer estrutura que seja. Na prática náutica, há a demanda de diversas atividades existentes em terra, ou próximas, como áreas de abastecimento (combustível e víveres), manutenção técnica, comércio, estadia, atracadouros, entre vários outros. O grau da necessidade de cada um deles vai depender do tempo de permanência dos tripulantes na região, especificados no item "Turista Náutico".

Neste trabalho, está sendo colocada como designio maior a promoção do Turismo Náutico na Ilha de Santa Catarina, e para que este acontecimento seja possível a embarcação não deverá ser pensada apenas como um meio de transporte genérico, e sim como o principal motivador da prática turística. Vale ainda lembrar que a roteirização da capital do Estado de Santa Catarina em segmentos histórico-culturais e paisagísticos (produto), será usada aqui como um elemento estratégico tanto de atração do público (consumidor) como uma tentativa de fortalecer o capital social e econômico (renda).

Seria interessante que houvesse a parceria público-privada, agrupando interesses e capitais financeiros em um plano apenas, bem como a preparação e conscientização da população da importância do projeto e seus conseqüentes benefícios para a cidade como um todo. Através dessas parcerias também devem ser ofertadas aos moradores e aos visitantes a infra-estrutura adequada para a ocorrência da atividade turística sustentável, como meio de acesso diversificado (aeroportos, portos e rodovias), saneamento básico, segurança, preservação e restauração de patrimônios da cidade.