

## **A mobilidade e o turismo na Ilha de Santa Catarina: relações entre experiência, sustentabilidade e valorização do espaço.**

### *Mobility and tourism in the Island of Santa Catarina: relationships between experience, sustainability and valuation of space.*

**Arnoldo Debatin Neto, Dr.** – GEPLAM – Universidade Federal de Santa Catarina.

e-mail: [arn.nton@gmail.com](mailto:arn.nton@gmail.com)

**Giancarlo Philippi Zacchi, Dr.** – GEPLAM – Universidade Federal de Santa Catarina.

e-mail: [gianpzacchi@gmail.com](mailto:gianpzacchi@gmail.com)

**Nicolý Graziela Perez, B<sup>el</sup>.** – GEPLAM – Universidade Federal de Santa Catarina.

e-mail: [noreply@docs.google.com](mailto:noreply@docs.google.com)

#### **Resumo**

O artigo objetiva apresentar um relato do projeto, escopo dos primeiros resultados, classificação e procedimentos metodológicos, intitulado mobilidade e turismo na Ilha de Santa Catarina. Ao final da execução do projeto, pretende-se elaborar um roteiro turístico que apoie a mobilidade ativa, com atenção ao acesso universal e a vivências de experiências no espaço urbano. O levantamento de campo, foi realizado na Rua Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho, no centro de Florianópolis. Os resultados apontam que o desenho do sistema viário já foi objeto de pesquisa em anos anteriores com proposições de medidas moderadoras de tráfego, assim como o eixo apresenta ambiente linear com importantes nós de conectividade que não chegam a formar um produto turístico que estimule a valorização, a experiência e a sustentabilidade. Ele carece de equipamentos de lazer e para que a mobilidade possa ser um elemento motivador para o desenvolvimento do turismo, são necessárias intervenções em todo eixo do sistema.

**Palavras-chave:** Mobilidade; Turismo; Sustentabilidade.

#### **Abstract**

*The article aims to present an account of the project, scope of the first results, classification and methodological procedures, entitled mobility and tourism on Santa Catarina Island. At the end of the execution of the project, it is intended to develop a tourist itinerary that supports active mobility, with attention to universal access and experiences in urban spaces. The field survey was carried out at street Esteves Júnior and Álvaro de Carvalho, in downtown Florianópolis. The results show that the design of the road system has been the subject of research in previous years with proposals for moderating traffic measures, just as the axis presents a linear environment with important connectivity nodes that do not even form a tourist product that stimulates the valorization, experience and sustainability. It lacks leisure equipment and in order for mobility to be a motivating element for the development of tourism, interventions are necessary across the system.*

**Keywords:** *Mobility; Tourism; Sustainability.*

## 1. Introdução

Nos últimos anos, a cidade, as ruas e as calçadas, de forma geral, tem sido objeto de estudos e pesquisas, sobretudo no que diz respeito aos direitos dos usuários, utilizarem, democraticamente, cada pedaço do espaço urbano.

A mobilidade e a acessibilidade, tornam-se a expressão da materialização democrática de todos os direitos estabelecidos, e transforma-se, na concretização do alargamento da consciência ambiental. Diminui a quantidade de veículos, ordena o uso das vias públicas, estimula deslocamentos mais sustentáveis, e permite o acesso de todos os perfis de usuários às facilidades urbanas. Em grau maior, devolve a escala humana e favorece o desenvolvimento das relações sociais, ampliando a experiência humana sobre o meio ambiente.

Neste limiar, afirma a *American Public Transit Association* – APTA (2020), que em um contexto de transformações tecnológicas, o transporte público continua sendo a espinha dorsal, para construir e conectar comunidades prósperas. Ressalta a necessidade de se orientar para um ecossistema de mobilidade sustentável, envolvendo o estabelecimento de políticas públicas; transportes de qualidade e totalmente acessíveis, seguros, disponíveis para todas as pessoas, independentemente de renda, idade e ou habilidade, e mediadas por experiências positivas dos usuários; testando e adotando, de forma contínua, novos modelos de transporte.

Em uma iniciativa das Nações Unidas, por exemplo, o treinamento em proteção, pretende aumentar a segurança de pedestres e ciclistas pelas ruas do continente africano, que revelam que a África Subsaariana, detém a maior quantidade global per capita de morte nas estradas (ONU, 2020).

No momento em que se registra tanta desigualdade e mortes no contexto da mobilidade, pleiteia-se, ao mesmo tempo, por direitos coletivos, em todos os cantos do planeta. Assim parece legítimo, reivindicar o direito de se habitar, circular, divertir e trabalhar de forma igualitária e sustentável nas cidades.

Ao se reunir as funções da cidade de forma igualitária e sustentável, pode-se colocar em prática o ordenamento pleno do desenvolvimento das funções sociais da cidade, que no caso brasileiro foram esculpidas no artigo 182 da Constituição Federal do Brasil (BRASIL, 1988).

Contudo, esse bem estar coletivo tão desejado por todos, e discutido, por exemplo, por Gomes e Pinto (2020), Oliveira (2019), Souza e Soares (2018), estão cada vez mais distantes do cotidiano cidadão. O que se tem visto com frequência é a morte abrupta e paradigmática dos centros urbanos, desencadeando via de regra, neuroses sociais, emissão de poluentes, rupturas, construções, destruições e construções, deformações do conteúdo urbano, favelização, pobreza e injustiças sociais, com a perda definitiva da valorização e da possibilidade do uso turístico desses centros urbanos, como mecanismo de uso coletivo.

Apesar da contextualização urbana, das transformações no uso e ocupação do espaço, para o Departamento de Transporte do Reino Unido (DEPARTMENT FOR TRANSPORT, 2018), novos modelos de negócios, compartilhamento de carona, modernização de serviços de transporte em massa, entre outros fatores, estão oportunizando uma nova experiência em como as pessoas, bens e serviços se movem pelo território,

impulsionados por novas tecnologias e negócios.

Em reconhecimento a essas oportunidades estratégicas, assume-se como hipótese que o desenvolvimento de novos produtos turísticos, o design universal e o estímulo a mobilidade sustentável e ao desenvolvimento de cidades inteligentes, podem tornar-se uma forma de recuperar a apropriação do espaço urbano, diminuindo as externalidades que o alargamento das cidades desencadeia, estimulando um ambiente inovador e criativo.

Neste contexto, este artigo procura apresentar os resultados da pesquisa que se encontra em andamento, do escopo de seu resultado, bem como de sua metodologia, aplicados pelo Grupo de Estudo e Pesquisa em Planejamento Urbano e Mobilidade – GEPLAN, da Universidade Federal de Santa Catarina. Na continuação exibe-se as considerações sobre experiência, sustentabilidade e valorização, como mecanismo regenerador do espaço urbano, que busca essencialmente discutir os principais conceitos que norteiam a presente pesquisa.

## **2 O turismo como mecanismo regenerador do espaço urbano**

O turismo como atividade econômica e social, é setor que tem crescido continuamente. Em 2018, marcou o 9º ano consecutivo de crescimento internacional sustentado. Isso resultou em 1,5 bilhão de turistas em trânsito e 1,9 trilhão de exportações. Já o Brasil, em 2020, atingiu a marca de mais de 9 milhões de desembarques no mês de janeiro, desempenho, de 3,5% superior, ao mesmo período no ano anterior (UNWTO, 2020; BRASIL, 2020).

Para a Organização Mundial do Turismo, o turismo emissivo na China, por exemplo, aumentou 14%, muito embora tenha havido uma queda nas despesas, na ordem de 4%. Os Estados Unidos lideram as despesas internacionais, e a França, liderou o aumento dos 10, dos maiores mercados, pelo 2º ano consecutivo (UNWTO, 2020).

No Brasil foram 6,2 milhões de chegadas de turistas em 2018. Por meio do Plano Aquarela 2020, o país traça metas e objetivos para projetar o Brasil como destino turístico no exterior. A finalidade é aumentar o fluxo de turistas estrangeiros e incentivar que suas viagens pelo país durem mais tempo. O objetivo principal é garantir mais desenvolvimento para todas as regiões do país, gerando emprego e renda, e dando a contribuição do turismo para a diminuição das desigualdades regionais (BRASIL, 2020).

Mesmo diante desses números e da percepção de 45% dos turistas internacionais entrevistados aqui no Brasil, de que o melhor do país é o povo brasileiro; que para 68% dos entrevistados, a qualidade dos produtos ofertados é muito alta ou alta; que na opinião do turista, a propaganda apresenta apelo emocional e vincula imagens positivas; que 63% dos pesquisados buscaram informações do Brasil na Internet; que 20% são conhecedores da marca Brasil, e que os principais desafios que se concentram em termos de imagens, estão relacionados a pobreza e a segurança, além das telecomunicações e sinalização turística, as obras de infraestrutura planejadas, trarão uma nova qualidade para a mobilidade urbana, a malha rodoviária, os aeroportos e terminais rodoviários (BRASIL, 2020-a).

Dessa forma, o turismo tem se revelado como atividade estratégica, que estimula a preservação e gera a solidariedade entre os povos (UNWTO, 2020; OEA, 2020; ICOMOS, 2020; OECD, 2020).

Essa ideia incorre na sustentação de três condições fundamentais: tempo, saúde e recursos. Aliado a essas três condições, ainda pode-se perceber, que se por um lado, esse tripé compõe o conjunto da demanda, por outro lado, há o conjunto da oferta, em que se observa, entre outras variantes, a segurança, a qualidade dos serviços e sobretudo a infraestrutura ofertada.

A expansão da atividade turística em todos os continentes, entretanto, traz uma preocupação latente para as administrações públicas. Como sustentar e oferecer abrigo para esse contingente humano, ávido por consumir e conhecer as cidades? Se por um lado este comportamento mundial, em deslocar-se para todos os continentes, motivados pelas mais diferentes razões, oferece a perspectiva de enriquecimento das nações, por outro lado, pode trazer consigo impactos e problemas.

Beni (2020), afirma que o turismo está sujeito a vetores de transformação de diferentes origens. E que as tendências recentes revelam novos padrões de consumo, conduzidas pela insegurança dos modais, mudanças climáticas, imigração em massa, instabilidade política, adventos epidêmicos e pandêmicos, decorrente de um significativo aumento da demanda internacional. Isso ocorre, ressalta o autor, em vários destinos, dado que a ocupação e alta densidade tem gerado diferentes tipos de desconfortos e protestos crescentes.

Afirmam Pivoto, Alves e Dias (2020), que, mesmo que a centralidade da atividade turística, concentre-se no viés econômico da visitação, tanto em áreas ambientalmente protegidas, quanto para as populações de entorno, é necessário considerar as práticas que permeiam a atividade. Assim deve-se considerar as transformações e impactos ambientais, socioculturais e político-territoriais, ligados diretamente a prática de visitação, sobretudo nos espaços centrais das cidades.

E para que a experiência do usuário seja construída por meio da percepção positiva, de que a mobilidade é um elemento motivador para a evolução do turismo, e, portanto, um produto que contribui para a formação da própria experiência, o design universal empresta seu arcabouço. Segundo Sabino (2017), o design universal proporciona ambientes e produtos que possam ser utilizados por um maior número de pessoas. Busca eliminar a exclusividade de uso, evitar a segregação, e a partir daí, aumentar a convivência e a inclusão social. Neste sentido, para Mace, *et al* (1998), o design universal respeita a diversidade humana e possibilita a inclusão de todas as atividades humanas.

No entendimento de Horta (2017), a aplicação do conceito requer, e estabelece, que a sociedade tenha uma base de acessibilidade e usabilidade em ambientes e produtos, que possam ser desfrutados igualmente. Neste caso, o design universal está a serviço do atendimento a todas as pessoas com características distintas, para oferecer conforto e qualidade. Nesta esteira, o design universal democratiza o direito das pessoas.

A perspectiva do deslocamento cotidiano por meio individual, ou seja, o estímulo a caminhabilidade, ou outra forma de locomoção mais sustentável, diminui a demanda pelo uso do automóvel e possibilita ao turismo, transformar essa prática. Oferece outras alternativas para se explorar a cidade, e a diminuição do tempo de deslocamento, transforma-se em produto a ser consumido, e, portanto, melhora as relações sociais entre visitantes e visitados, oportunizando o aperfeiçoamento das atividades humanas nesses locais.

Isto é, a experiência da percepção e do entrelaçamento das relações sociais e técnicas entre o deslocamento de carros, de pessoas e informações, oferecem ao turismo, a matéria

prima necessária para o desenvolvimento de novos produtos, a serem consumidos em uma cidade inteligente e hospitaleira, repaginada, estabelecendo uma nova apropriação do patrimônio cultural material e imaterial. Tornando-se, via de regra, marco divisor entre a conveniência de se derrubar os prédios antigos, para expansão verticalizada das edificações, e a necessidade da identificação, conservação e usufruto dos monumentos culturais, históricos e arquitetônicos. Promove o rompimento imediato de um padrão de espacialização, uso e ocupação do solo inadequado, da descontinuidade, da diluição da memória e da criação de farsas teatrais e de pseudo-acontecimentos.

Desta maneira, dada a capacidade do sujeito, de perceber o meio em que vive e a partir daí, estabelecer juízo de valor (DEL RIO; OLIVEIRA, 1996), o sucesso será estabelecido pela qualidade dessa experiência, estabelecendo preferências, neste ambiente construído, a cidade.

Muito embora, entenda-se que todo e qualquer produto turístico, oferece uma experiência turística distinta, o desafio é aumentar essa experiência positiva, por meio de novas emoções que estimulem os sentidos e sentimentos.

Pezzi e Santos (2012), discutindo o conceito de experiência, trazem à luz, no contexto turístico, que a ideia, busca o rompimento do cotidiano, gera estranheza e re-olhar, redireciona o ato de pensar, estabelecendo novos significados ou ressignificados. Não como mecanismo de resiliência e de resignação, e de aceitação de acontecimentos facultativos e desprendidos de temporalidade cronológica. Mas sim, como mecanismo transformador e formador, que estabelece choques de dor e ou de prazer, vividos por um sujeito que dá sentido entre presente e passado, mas que também projeta o futuro.

Essa experiência ativa que a mobilidade pode oferecer neste viés, oportuniza o desenvolvimento sustentável (MONTIBELLER FILHO, 2004; FOLADORI, 2001), entendido como resultado da interseção das dimensões econômicas, ecológicas e sociais. Implica na democratização dos espaços sociais e a consequente regeneração de áreas urbanas. Proporciona a recriação da imagem, gerando nova curva no ciclo de vida desses locais, criando redes de relações inovadoras, baseadas em uma ecologia criativa.

Busca, por fim, a autenticidade das atividades sociais, artísticas, políticas e econômicas por meio de uma cultura ecológica tradicional, positiva e proativa. Propõe novas formas de deslocamento. Busca a percepção, prevenção, mitigação e compensação de impactos ambientais. Estabelece um conjunto de procedimentos como instrumento técnico e administrativo, para minimizar as atividades modificadoras no meio ambiente. Reconhece a multidimensionalidade dos processos ambientais e sociais e a compreensão da prática interdisciplinar como exercício de pesquisa, proporcionando integração e diálogo institucional.

### **3 A mobilidade e o turismo na Ilha de Santa Catarina**

Florianópolis apresenta limitações físicas e espaciais, que dentro de um modelo rodoviarista e que considera, em princípio, uma demanda crescente e um fornecimento, também crescente, da oferta de infraestrutura, impedem a implantação de novas rodovias. O modelo rodoviarista também começa a mostrar sinais de esgotamento com problemas tais como os congestionamentos, que aumentam a queima de combustíveis e a poluição atmosférica e sonora, aumentam o tempo de viagem, diminuem a produtividade urbana e aumentam os seus custos. A cidade, no entanto, apresenta patrimônio natural composto por

paisagem privilegiada e com 117 praias arenosas, lagunas, lagoas, dunas, restingas, costões, marismas e mangues (COVELO, 2018).

As características paisagísticas e culturais, os signos e significados de Florianópolis, ou simplesmente Ilha da Magia, aliado a dupla especialização de seu território, com as atividades produtivas ligadas a indústria criativa e ao turismo de sol e praia, resultam num agrupamento de veículos e pessoas que se inter-relacionam com o seu meio ambiente, estabelecendo um estilo de vida, e novo significado de “cidade inteligente” (ARRUDA, p. 22, 2019).

Neste patamar, o espaço turístico, indissociável do espaço da sociedade, como foco de estudo, deve oferecer uma melhora no desenvolvimento de políticas públicas que estimulem a valorização e a experiência dos usuários, por meio da mobilidade e acessibilidade. Ou seja, é romper com a ideia da fruição unicamente estética e cultural do patrimônio turístico, e incluir a experiência dessa fruição nas infraestruturas viárias, a fim de se transformarem potencialmente em corredores turísticos, à medida que os usuários interagem com esses equipamentos.

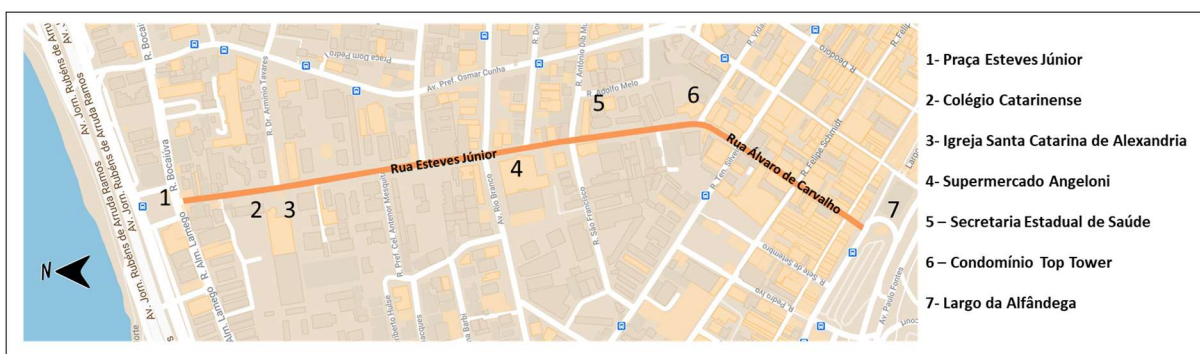
O desenvolvimento e a entrega de valor por meio do aumento da experiência do usuário, com infraestruturas de deslocamento, cuja capacidade de movimentação ofereça vantagem no tempo espaço, exibe um estilo de vida, oferecendo ao conceito de mobilidade, a capacidade de transforma-se em um produto turístico único, competitivo, diferenciado e sustentável.

Diante dessa problemática, o Grupo de Estudo e Pesquisa em Planejamento Urbano e Mobilidade – GEPLAN, da Universidade Federal de Santa Catarina, elaborou o projeto a mobilidade e o turismo na Ilha de Santa Catarina: relações entre experiência, sustentabilidade e valorização do espaço.

O objetivo geral do projeto é elaborar um roteiro turístico que apoie a mobilidade ativa, com atenção ao acesso universal e de vivências de experiências no espaço urbano. A base metodológica do projeto é orientada por meio do PlanMob (BRASIL, 2020-c), do *human centered design* (IDEO, 2018), observadas adaptações pontuais para realização dos procedimentos metodológicos, para esta pesquisa. Foi permeado por adaptações ao modelo participativo e de desenvolvimento turístico, incorporando a Gestão de Design e o Design Universal.

Os procedimentos metodológicos do projeto foram divididos em três etapas: A etapa 1, explorar, tem por finalidade elaborar um diagnóstico com os temas já abordados, a fim de compreender as variantes que interferem no cotidiano dos usuários do sistema, identificando a situação atual. A etapa 2, analisar, procura realizar a triagem e tratamento dos dados, bem como identificar as fragilidades e potencialidades, e a partir disso, estabelecer um diagnóstico do local. Já a etapa 3, propor, objetiva apresentar as ações que poderão ser postas em prática, para atingimento do objetivo geral.

Os estudos foram aplicados na Rua Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho, no Centro Urbano de Florianópolis, conforme demonstrado com a Figura 1



**Figura 1:** Rua Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho.

**Fonte:** Elaborado pelos Autores, 2021.

A escolha do sistema deu-se pelo fato de ser considerada uma das ruas mais antigas da Ilha de Santa Catarina, e pelo fato de conectar, pelo mesmo eixo, as baías norte e sul, da Ilha, sistema que não é servido por serviços públicos de transporte coletivo.

Com relação a classificação da pesquisa, caracteriza-se essencialmente por sua natureza básica, objetivo exploratório, abordagem qualitativa, por meio de levantamento bibliográfico, documental e de dados (PRODANOV e FREITAS, 2013).

#### 4 RESULTADOS

O curso de desenvolvimento da pesquisa e a aplicação das duas primeiras etapas na Rua Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho, contou especificamente com as seguintes atividades. Na etapa 1, realizou-se inicialmente uma atividade de mobilização, que consistiu na compreensão e organização do planejamento das ações internas e externas à pesquisa.

Definiu-se o primeiro sistema viário a ser estudado, já indicado. Detalhou-se os recursos necessários, para fixação do cronograma de ação e definiu-se um formulário para registro de coleta de dados.

A segunda atividade contou com o levantamento de dados, em uma visita técnica. Dividiu-se o eixo em três trechos, sendo registrado todas as observações nos formulários, elaborados para este fim. Esta atividade, que ocorreu no mês de setembro, permitiu também realizar um inventário fotográfico do local. Destaca-se, contudo, que a visita técnica, foi realizada em observância aos protocolos sanitários estabelecidos pelas autoridades sanitárias, por conta da pandemia declarada pela Organização Mundial de Saúde.

Todas as outras atividades e etapas, ressalta-se, foram executadas de forma remota, com auxílio da plataforma *google meet*, respeitando o isolamento social. Esta atividade viabilizou também o registro de todas as condicionantes legais que envolvem o eixo estudado, destacando-se a Lei Complementar 482 de 17 de janeiro de 2014, que institui o Plano Diretor de Urbanismo do município de Florianópolis, que dispõe sobre a política de desenvolvimento urbano, o plano de uso e ocupação, os instrumentos urbanísticos e o sistema de gestão (PMF, 2020).

Na etapa 2, analisar, a atividade realizada foi o tratamento e síntese diagnóstica. Foi desenvolvida em duas frentes: a primeira frente, resultou em três produtos: O primeiro produto foi a elaboração de uma linha do tempo. Esse produto permitiu identificar os principais eventos que foram objeto de registro na rua Esteves Júnior, a partir do século

VXII, quando firma-se o núcleo central da póvoa, na atual praça XV de novembro, até a década de 60 com o início da verticalização, aos estudos do especialista em trânsito para pedestres, desenvolvido pelo arquiteto norte americano Michael King, baseados nos princípios da mobilidade sustentável, com intervenções nos raios de algumas interseções no sistema, alterando o desenho viário, por meio de soluções de moderação de tráfego.

O segundo produto resultou em uma análise diacrônica, identificando os principais conceitos utilizados ao longo do tempo, para o desenvolvimento do uso e ocupação do espaço urbano, especificamente do conceito rua. Buscou-se os primeiros registros em sete mil antes de Cristo, com as ruas suspensas, até o surgimento da calçada, na Roma antiga, passando pelo início do compartilhamento, e da própria rua, assumindo o espaço da vida comunitária e da intensificação das viagens e do lazer. Também pode-se registrar, o início da fruição da rua como produto turístico, com os passeios em charrete para contemplar casas e jardins na Rua *Duke of Gloucester*, com extensão de 1,5 km, nos Estados Unidos da América. Registrou-se o modelo higienista, do século XIX, com o surgimento das redes subterrâneas, da separação de modais e larguras monumentais. Do surgimento da hierarquia viária, com as ideias de Howard e Corbusier entre outros, fazendo surgir os primeiros mecanismos de moderação, até o declínio da rua como lazer e surgimento da prevalência dos veículos.

O exame dos conceitos utilizados por meio da análise diacrônica, permitiu ainda verificar os primeiros problemas de mobilidade, o uso da rua como produtos turístico no Brasil, com o caso da rua 24 horas em Curitiba, no Paraná, até o lançamento da Lei 12.587 de 2012, que considera a caminhabilidade preferência sobre os modos motorizados.

O terceiro produto foi a análise sincrônica de casos emblemáticos, tais como a *La Rambla*, em Barcelona, a rua Vidal Ramos em Florianópolis, a Rua da Universidade, no empreendimento Imobiliário Pedra Branca, em Palhoça, a *Cours Saleya*, em Nice, na França, a *Woonerf* Holandesa e a Rua Joel Carlos Borges, em São Paulo.

Esta análise sincrônica procurou comparar entre os exemplos, os seguintes critérios: mobilidade, tipo de intervenção, uso predominante, tipo de piso e revestimento, sistema de iluminação, estilo, diferencial aplicado, projeto de paisagismo, atratividade e o tipo de experiência que proporciona, ao usuário, bem como quais inovações foram aplicadas ao projeto.

A segunda frente da etapa 2, analisar, foi efetivamente a elaboração de um quadro síntese que permitiu criar uma radiografia da situação atual do sistema estudado. Verificou-se as condicionantes físicas, espaciais, culturais e turísticas.

As condicionantes físicas, apontam para fachadas pobres, prevalência do automóvel e relevo com inclinação máxima de 5,4%. As condicionantes espaciais, revelaram uma urbanização consolidada, com alto adensamento e multiplicidade de usos. A condicionante cultural, apontou uma rua com patrimônio fragmentado e mutilação do espaço. A condicionante turística, reflete uma atratividade baixa, sem perspectiva de aumento da experiência para o usuário.

Além disso, realizou-se uma análise ambiental, onde foram observadas 7 oportunidades e 12 fragilidades. No contexto interno, verificou-se os pontos positivos e negativos nas dimensões social, ambiental e econômica, revelando-se com 26 aspectos positivos e 11 negativos.

Esta ferramenta sinalizou igualmente as questões relacionadas a mobilidade,



acessibilidade e a experiência do usuário. Por fim, esta etapa da pesquisa, permitiu definir um cenário atual.

O sistema apresenta prevalência de edificações para prestação de serviços públicos, com presença incipiente de equipamentos de lazer. Oferece características econômicas diferenciadas, com traço moderno e rede pedonal, composta por importantes cruzamentos que conectam a cidade.

Arborização urbana, constituída por arvoretas, com golas incipientes. Não geram sombra, não produzem frutos e não contribuem para o conforto climático (estabilização da temperatura), diminuição da poluição do ar, níveis de ruído e intemperismos: sensações associadas ao relaxamento e desenvolvimento da espiritualidade.

Ausência completa de mobiliário urbano. Seus marcos urbanos, destacam-se com função referencial. Componentes sensoriais permitem explorar formas dos edifícios, como estrutura de conjunto: pontos focais (diferenças – aspectos morfológicos), organização focal (relação entre eles) e esquema físico (representação gráfica). Presença de alargamentos e estreitamentos das estruturas, caracterização geométrica, com realce e contraste, assim com forte cheiro do mar. A percepção não é instantânea, ocorre no transcurso do trajeto, pela soma das imagens. Usuário carece de apoio para ler o lugar e compreender a cidade.

## 5 ANÁLISE E DISCUSSÃO

O desenvolvimento das ações propostas na presente pesquisa, oportunizam essencialmente ao Município de Florianópolis e a sociedade civil organizada, a perspectiva de identificar como o turismo interfere na mobilidade urbana de Florianópolis e de que maneira a mobilidade e a acessibilidade podem influenciar a experiência do usuário e a valorização do destino turístico.

No contexto da organização de destinos, Florianópolis congrega, com os municípios de Santo Amaro da Imperatriz, Angelina, São José, Palhoça, São Pedro de Alcântara, Biguaçu, Alfredo Wagner, São Bonifácio, Governador Celso Ramos, Rancho Queimado, Anitápolis e Águas Mornas, o destino Grande Florianópolis. Esse conjunto de municípios reúnem um patrimônio de belezas naturais e culturais, águas termais e histórias com infraestrutura de serviços e comércio (SANTUR, 2020).

Bernardes e Pires (2017) afirmam em suas pesquisas, que 64% dos turistas que se destinam à Florianópolis, utilizam o automóvel particular. Isso representa um aumento da população que transita na cidade, o que eleva a frota, e desencadeia uma série de desconfortos para os visitantes e residentes.

Covelo (2018), aponta que 45% do território da Ilha de Santa Catarina encontra-se em área de preservação permanente – APP. Segundo a pesquisadora, são áreas que sofrem pressões fragmentadas pela expansão urbana, dos núcleos urbanos, e de vias de acesso. Para a pesquisadora, esse comportamento de expansão, acarreta na perda da geodiversidade, dos ecossistemas e na degradação do patrimônio natural.

Já segundo Ferreira (2018), as diferentes formas de ocupação de Florianópolis, quer seja pela agricultura, nos séculos XIX e XX, ou em decorrência da expansão turística e imobiliária, tem desencadeado transformações sociais, ambientais, econômicas e culturais. Por um lado, ameaçam os ecossistemas muitas vezes, em caráter irreversível, e por outro lado, tem suscitado alterações nas formas com as quais os sujeitos lidam com o ambiente.

Em seu artigo 2º, a Lei Complementar n. 482 de 2017 (PMF, 2020), que institui o plano diretor de urbanismo do município de Florianópolis, é o pacto que visa organizar a ocupação do território municipal. Tem a finalidade de proporcionar qualidade de vida para o conjunto da população, baseado nos valores sociais e deve garantir o desenvolvimento sustentável, praticado em estreita correlação com o meio ambiente e o patrimônio cultural.

Adicionalmente, o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), afirma que cidades com mais de 500.000 habitantes devem elaborar um plano de transportes integrado e que a mobilidade é um atributo das cidades, relativo ao deslocamento das pessoas, que se valem de infraestrutura urbana. Além disso, municípios com população acima de 20 mil habitantes, são obrigados a fazer seus planos de mobilidade (BRASIL, 2020-b).

Considerando que a região Metropolitana de Florianópolis possui importância crucial para o desenvolvimento de novas interações sociais e espaciais; afirma Coco (2016), uma mobilidade urbana eficaz, é aquela que se pauta entre transportes multimodais e de proximidades urbanas. A consequência é a produção de um espaço poupador de tempo. E ressalta, a pesquisadora, afirmando que a economia de tempo cotidiano, estimulada por meio dos transportes, proporciona uma mobilidade de propensão, que amplia as interações espaciais. Neste contexto o turismo absorve essas oportunidades.

Atualmente, em Florianópolis, são 366.250 veículos em circulação no município (SANTA CATARINA, 2020). Em uma ilha, que ainda recebe o fluxo diário de veículos da Região Metropolitana bem como do aumento substancial de veículos, que acessam a capital, motivados pelo turismo, pensar em mobilidade é propor uma conduta estratégica e de alinhamento ao Estatuto da Cidade.

A proposta de desenvolvimento da pesquisa, e os resultados já obtidos, aliados ao potencial ambiental, criativo, geográfico e turístico da Ilha de Santa Catarina, realça a possibilidade da criação de novos produtos turísticos, com vistas ao surgimento de roteiros turísticos ativos, inteligentes e criativos.

As duas etapas já realizadas, permitem apontar que o desenvolvimento de uma proposta que viabilize o turismo no centro urbano de Florianópolis, vai oportunizar o trânsito de pessoas, bens e serviços, devolvendo a Rua Esteves Júnior o *glamour* dos antigos passeios pelas chácaras das principais famílias da época.

A comunicação organizada do território, envolvida pela plasticidade histórica, criativa e inteligente que a rua pode oferecer, e abundantemente presente na Ilha, permite estabelecer a fuga da *selva de pedra*, do corre-corre e do mexe-remexe, que criam o enredo do romance da vida urbana. Estabelece liberdade, fluidez e leveza.

Os estudos preliminares até agora aplicados, estabelecem uma radiografia para identificação e proposição de um território saudável, cuja justiça social se concretize, posto que a partir de sua complexidade, depende em grande medida, da própria cidade, à necessidade de se obter a real situação de seu povo, por meio de estudos diagnósticos preliminares e setoriais.

Desta maneira, a transformação do modo de produção e a modificação da estrutura e de seu funcionamento, exigem por um lado, de todos os agentes envolvidos, um posicionamento ambientalmente correto, fazendo com que os insumos utilizados, não gerem impactos ambientais e socioculturais; e por outro lado, o dimensionamento correto das necessidades de cada agente envolvido, direta e indiretamente, sejam identificados.

Observou-se que a situação atual da Rua Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho, mesmo que envolvida por uma cidade paradisíaca, com uma geografia privilegiada, e recursos naturais significativos, apresenta estágios de ocupação e uso distintos: a região que inicia com os canhões do Forte São Francisco, na praça Esteves Júnior, na baía norte, se revela mais nobre, cujos temas abrangem o mar, a história e a arquitetura. Apresenta-se com uso misto, predominantemente residencial e de serviços com edifícios de 12 a 18 andares.

À medida que se aproxima da região mais central e da rua Álvaro de Carvalho, mostra-se mais popular, com uso predominantemente comercial e de alta densidade. Essas diferenças possibilitam retratar o contraste da cidade, por meio de um roteiro que inicia no Forte São Francisco, cuja caminhabilidade no sentido norte sul, é mais leve e confortável, ou seja, exige menos esforço físico. Culmina em uma área popular, nomeadamente o Mercado Público, local apropriado para se vivenciar, de forma clara, e com experiência única, os contrastes e as formas culturais da sociedade local.

Baseado na forma como o design universal e a gestão de design atuam, buscando a solução de problemas, por meio do artifício da observação e identificação de problemas, é possível inferir que o procedimento metodológico até aqui adotado, pode agregar valor ao turismo sustentável, oportunizando a valorização do território e otimizando a mobilidade sustentável.

A forma inteligente e acolhedora de viver, materializada à medida que a própria cidade, ao apropriar-se dos seus espaços, a transforma e a torna o principal insumo, o produto inovador, faz com que, por meio de exemplos claros, seus vizinhos, próximos ou distantes, motivem-se a sair de casa, empreendam viagem, para definitivamente vivenciar uma experiência ativa, valorizando o território e sua gente, de forma inteligente e acolhedora.

## 6 CONCLUSÃO

No rastro do desenvolvimento da mobilidade sustentável, e de experiências transformadoras do sujeito, acredita-se que se pode gerar eventos extraordinários que proporcionem emoções positivas e duradouras.

Desta maneira, o presente estudo, mesmo ainda estando em pleno desenvolvimento de suas etapas, oferece, importante contribuição para a melhoria do gerenciamento e da recuperação da apropriação do espaço urbano, sobretudo das áreas centrais das cidades.

Esses resultados permitiram o desenvolvimento de reflexões para poder colocar em prática os fundamentos da mobilidade e do turismo sustentável, assim como valorizar a experiência dos usuários, independentemente de sua renda, idade e ou habilidade, materializando um roteiro turístico hospitaleiro, criativo e inteligente.

A contemplação ativa do repertório urbano e a percepção de que a mobilidade sustentável, absorvem o caráter positivo em forma de produto turístico, estimulam um olhar e uma experiência única e memorável, criando valor agregado aos serviços e produtos.

A partir desses primeiros resultados, é possível inferir que a Rua Esteves Júnior necessita de intervenções projetuais que oportunizem o desenvolvimento da mobilidade sustentável e ao mesmo tempo, essas intervenções desencadeiem abertamente novas oportunidades de utilização do espaço.

## Referências

APTA. *American Public Transit Association. APTA's Mobility Platform*. Disponível em <https://www.apta.com/>. Acesso em 08 de dezembro de 2020.

ARRUDA, Maria Eduarda Iesbich. **Intenções, instituições e territórios: a trama da espacialidade do setor de tecnologia e inovação em Florianópolis**. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Florianópolis, 2019.

BENI, Mário Carlos. Saturação e rejeição ao turismo nas destinações turísticas. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. 14 (2), p. 1-8, maio/ago. 2020.

BERNARDES, Leandro dos Santos; PIRES, Fabricio Domingos. Plano diretor de Florianópolis: uma análise sob a luz da mobilidade urbana e do desenvolvimento sustentável. **Revista Borges: ciências sociais aplicadas em debate** V. 7, N. 1, p. 129-147. Florianópolis, outubro de 2017.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/>. Acesso em 08 de dezembro de 2020.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Estatísticas do turismo**. Disponível em <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/>. Acesso em 09 de junho de 2020.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano aquarela 2020: marketing turístico internacional do Brasil** Disponível em [www.turismo.gov.br](http://www.turismo.gov.br). Acesso em 09 de junho de 2020-a.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento regional. **Cartilha mobilidade urbana**. Disponível em <https://www.mdr.gov.br/>. Acesso em 11 de junho de 2020-b.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento regional. **PlanMob construindo a cidade sustentável: caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Disponível em <https://www.mdr.gov.br/>. Acesso em 11 de junho de 2020-c

COCO, Rodrigo Girardi. **Transporte público e mobilidade urbana: contradições entre políticas públicas e demandas por mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis-SC**. Tese (Doutorado). Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Florianópolis, 2016.

COVELO, Cristina. **O patrimônio geológico e sítios de geodiversidade do município de Florianópolis/SC: estratégias de geoconservação**. Tese (doutorado). Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2018.

DEPARTMENT FOR TRANSPORT, 2018 **Future of mobility: moving Britain Ahead**. Disponível em <https://assets.publishing.service.gov.uk/>. Acesso em 08 de dezembro de 2020.

DEL RIO, Vicente, OLIVEIRA, Livia de. **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: Nobel, 1996

FERREIRA, Giovana Callado. **O rural e o urbano: ruralidades, meio ambiente e expansão urbana em Florianópolis**. Tese (Doutorado). Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História. Florianópolis, 2018.

FOLADORI, Guillermo. **Limites do desenvolvimento sustentável**. Campinas: Unicampi, 2001.

GOMES, Magno Federice, PINTO, Wallace Silva. Justiça socioambiental e processo de urbanização das cidades. **Revista de Direito da Cidade**. Vol. 12, nº 1, 2020, pg. 582-608.

HORTA, Flávia Papini. **Design universal e mobilidade urbana: a experiência do usuário como referência de qualidade do brt move de Belo Horizonte**. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura. Belo Horizonte, 2017.

IDEO. HCD. **Human centered design** Disponível em: <<http://www.ideo.com/work/human-centered-design-toolkit/>>. Acesso em 2 de julho de 2018.

MACE, Ron L. et al. **The universal design file: designing for people of all ages and abilities**. North Carolina: Eric, 1998.

MONTIBELLER FILHO, Gilberto. **O mito do desenvolvimento sustentável: meio ambiente e custos sociais no moderno sistema produtor de mercadorias**. Florianópolis: UFSC, 2004.

ONU. Organização das nações Unidas. **ONU e parceiros na África querem aumentar segurança para pedestres e ciclistas**. Disponível em <https://brasil.un.org/>. Acesso em 08 de dezembro de 2020.

OLIVEIRA, Fabiano Melo Gonçalves de. **Do direito à cidade ao direito dos lugares**. Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas; Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias; Programa de Pós-Graduação Strictu Sensu em Arquitetura e Urbanismo. Campinas, 2019.

OECD. Organização para a Cooperação de Desenvolvimento Econômico. **OECD tourism trends and policies 2019**. OECD Publishing, Paris, 2020.

OEA. Organização dos Estados Americanos. **Cultura y turismo**. Disponível em <http://www.oas.org/es/sedi/ddes/ct/>. Acesso em 04 de abril de 2020.

PEZZI, Eduardo; SANTOS, Rafael José dos. A experiência turística e o turismo de experiência: aproximações entre a antropologia e o marketing. **Anais do VII Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul**. Turismo e Paisagem. Universidade de Caxias do Sul. Nov., 2012.

PIVOTO, Altair Sancho; ALVES, Alexandre Fonseca; DIAS, Vitor Nogueira. Efeitos e transformações gerados pelo turismo no contexto territorial do parque estadual do Ibitipoca, Minas Gerais. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. 14 (2), p. 46-63, maio/ago. 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. **Lei Complementar nº 482, DE 17 de janeiro de 2014**. Institui o plano diretor de urbanismo do município de Florianópolis que dispõe sobre a política de desenvolvimento urbano, o plano de uso e ocupação, os instrumentos urbanísticos e o sistema de gestão. Disponível em <https://leismunicipais.com.br/>. Acesso em 09 de junho de 2020.

PRODANOVE, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani César de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

SOUZA, Patrícia Verônica Nunes Carvalho Sobral de, SOARES, Ricardo Maurício Freire. A atuação limitadora do poder de polícia da administração pública em benefício do bem-estar coletivo. **Revista de Direito Administrativo e Gestão Pública**. Vol. 4, nº 1, 2018, pg. 76-97.

SILVA, Amanda Cabral. **Mobilidade turística nos Jogos Olímpicos de Verão Rio de Janeiro 2016**. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Turismo. Escola de Artes, Ciências e Humanidades. Universidade de São Paulo, 2018.

SABINO, Paulo Roberto. **Design universal na arquitetura de exposições museológicas: aspectos inclusivos sob a perspectiva do público**. Tese (Doutorado) Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura. Belo Horizonte, 2017.

SANTUR. Agência de Desenvolvimento de Turismo de Santa Catarina. **Destinos turísticos**. Disponível em <http://turismo.sc.gov.br/>. Acesso em 08 de junho de 2020.

SANTA CATARINA. Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina. **Veículos em circulação em Florianópolis**. Disponível em <http://www.detran.sc.gov.br/>. Acesso em 09 de junho de 2020.

UNWTO. World Tourism Organization. **Tourism: an economic and social phenomenon**. Disponível em <http://www2.unwto.org>. Acesso em 01 de maio de 2020.