

CIDADE AO MAR: O Turismo náutico como vetor de desenvolvimento da borda marítima em Barra Velha, Ilhabela



ALESSANDRA DOS SANTOS COSTA

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

CIDADE AO MAR

O TURISMO NÁUTICO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO DA BORDA
MARÍTIMA EM BARRA VELHA, ILHABELA.

Alessandra dos Santos Costa

Trabalho final de Graduação apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade Presbiteriana Mackenzie como requisito parcial à obtenção do grau de
Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador de monografia: PhD. Arq. Urb. Carlos Andrés Hernández Arriagada

Orientador de projeto: PhD. Arq. Urb. José Luiz Tabith Júnior

CIDADE AO MAR

O TURISMO NÁUTICO COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO DA BORDA
MARÍTIMA EM BARRA VELHA, ILHABELA.

BANCA EXAMINADORA

PhD. Arq. Urb. Carlos Andrés Hernández Arriagada
Universidade Presbiteriana Mackenzie

Dr. Arq.Urb. Paulo Côrrea

Mestranda Arq. Urb. Glauca Garcia dos Santos

Necessito do mar porque me ensina:
não sei se aprendo música ou consciên-
cia não sei se é onda só ou ser profundo
ou apenas rouca voz ou deslumbrante
suposição de peixes e navios. [Pablo Neruda](#).

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à Deus, por ter me dado força e coragem durante essa caminhada. Tudo que tenho na vida foi conquistado com a Tua bênção.

Sou grata à minha família pelo apoio que me deram durante toda a minha vida. Ao meu pai, Edelson, por todo ensino, incentivo e trabalho árduo para que eu pudesse realizar meus sonhos. A minha mãe, pelo carinho e cuidado, que tornaram os dias muito mais fáceis. Obrigada aos dois pelo amor incondicional e por sempre estarem ao meu lado. Esta monografia é a prova de que os esforços deles pela minha educação não foram em vão. As minhas irmãs Denise e Érika pela amizade e atenção dedicadas quando sempre precisei.

Aos meus colegas do curso pelas trocas de ideias e ajuda mútua, aos meus amigos, pela compreensão e paciência demonstrada durante o período do projeto, sempre com palavras de incentivo que me mantiveram motivada durante os dias difíceis.

Ao meu professor orientador, Carlos Andrés Hernández Arriagada pelas valiosas contribuições dadas durante todo o processo e por acreditar sempre em mim.

Agradeço também ao professor José Luiz Tabith, por suas orientações e contribuição para realizar esse trabalho.

Agradeço à Universidade Presbiteriana Mackenzie e ao seus docentes que nos incentivaram a percorrer o caminho durante estes cinco anos.

Sou grata pela vida e por ter sempre buscado os meus sonhos, principalmente o mais antigo deles, me tornar arquiteta.

RESUMO

O processo de urbanização das cidades brasileiras está diretamente ligado às suas atividades econômicas. Nas regiões litorâneas, a atividade turística é tida como o principal agente desse processo, desencadeando importantes transformações na organização do espaço. Por sua vez, o turismo náutico é visto como uma forte alavanca para impulsionar o desenvolvimento de regiões que dispõem de recursos hidrográficos ou marítimos. Devido à importância dessa relação, esta influência será o principal tema deste trabalho. “A capital da Vela”, como é conhecida Ilhabela, nosso território de estudo, está localizada no litoral norte do estado de São Paulo, e seu regime de correntes e ventos no Canal do Toque-Toque faz da ilha um local privilegiado para velejar, sendo já considerada um dos principais cenários para competições de esportes a vela. É diante dessas relações de trabalho-turismo-desenvolvimento que este trabalho desenvolve um estudo sobre o vínculo entre o Turismo Náutico e a cidade de Ilhabela, com ênfase em como a infraestrutura náutica ali inserida cria um complexo para esse desenvolvimento socioeconômico no município. Portanto, o presente trabalho visa a apresentar propostas para reconectar a história do local com as novas inserções náuticas.

Palavras-chave: Arquitetura. Urbanização. Turismo Náutico. Ilhabela.

ABSTRACT

The urbanization process in Brazilian cities is directly connected to their economic activities. In coastal regions, tourism is considered the main agent of this process, leading to important transformations in the space organization. In this case, nautical tourism is seen as a strong lever to boost the development of regions that have hydrographic or maritime resources. Due to the importance of the matter, that influence is going to be the main subject of this work. “Capital da Vela”, as known as Ilhabela, our territory of study, is located on the north coast of the state of São Paulo and its regime of currents and winds in the Toque-Toque channel makes the Island a privileged place to sail, being already considered one of the main scenarios of sailing sports competitions. In face of these work-tourism-development relations, this monograph develops a study over the connection between Nautical Tourism and the city of Ilhabela, highlighting how the nautical infrastructure inserted there creates a complex for this socio-economic development in the city. Therefore, this work aims to present proposals to reconnect the history of the site with the new nautical insertions.

Keywords: Architecture. Urbanization. Tourism. Ilhabela.

_INTRODUÇÃO

01

_capítulo 01
INDÚSTRIA NAVAL:
ASCENSÃO E CRISE.

Desenvolvimento offshore
brasileiro

O turismo e a Indústria

O turismo náutico

Considerações parciais

02

_capítulo 02
ESTUDOS DE CASO

Marina Port Vell

Parque Urbano e Marina
Florianópolis

Marina da Glória

Considerações parciais

03

_capítulo 03
IMPACTOS PANDÊMICOS
AO TURISMO

Historiografia contemporânea

Atual cenário

Turismo de Sal e Mar

Elementos de gestão para a
retomada emergencial

Considerações parciais

04

_capítulo 04
TERRITÓRIO
INVESTIGADO

O início do turismo

Praia de Barra Velha

Considerações parciais

05

_capítulo 05
PROJETO

06

_considerações finais

07

_bibliografia

LISTA DE IMAGENS

[CAPÍTULO 1]

Figura 1.1- Tabela Fases da Indústria Naval	24
Figura 1.2- Mapa de Estaleiros no Brasil.....	30
Figura 1.3- Gráfico população brasileira beneficiada na Indústria Naval e Offshore.....	32
Figura 1.4- Fotografia Semana da Vela em Ilhabela.....	36

[CAPÍTULO 2]

Figura 2.1- Fotografia aérea Port Vell.....	42
Figura 2.2- Fotografias aéreas Port Vell.....	44
Figura 2.3- Implantação Marina Port Vell.....	46
Figura 2.4- Render Marina Port Vell.....	48
Figura 2.5- Fotografia área externa restaurante.....	50
Figura 2.6- Fotografia área interna. restaurante.....	50
Figura 2.7- Planta edifício de entrada.....	51
Figura 2.8- Planta térreo Edifício de Serviços Portuários.....	52
Figura 2.9- Planta primeiro piso Edifício de Serviços Portuários.....	53
Figura 2.10- Corte Edifício de Serviços Portuários.....	54
Figura 2.11- Render Parque Urbano.....	56
Figura 2.12- Fotografias antigas Florianópolis.....	58
Figura 2.13- Visão geral da proposta.....	59
Figura 2.14- Praça da água e arquibancada.....	60
Figura 2.15- Foto aérea da Marina da Glória.....	64
Figura 2.16- Romenade: Calçadão de acesso ao público.....	66

Figura 2.17- Imagem aérea da proposta de Índio da Costa.....	67
Figura 2.18- Projeto de 2012 e 2013.....	68
Figura 2.19- Proposta áreas abertas ao público.....	68
Figura 2.20- Imagem atual da Marina da Glória.....	69

[CAPÍTULO 3]

Figura 3.1- Acompanhamento da disseminação do novo Coronavírus.....	79
Figura 3.2- Coronavírus, casos nacionais.....	80
Figura 3.3- Estatísticas ABEAR.....	82
Figura 3.4- Doses da vacina Covid-19 administradas.....	85
Figura 3.5- Motivo da viagem pessoal a lazer.....	86
Figura 3.6- Costa Norte, Litoral de São Paulo, Brasil.....	88
Figura 3.7- Casos de Sars-Cov2 no município de Ilhabela.....	89
Figura 3.8- Cenários pós pandemia.....	69
Figura 3.9- Aplicação das Estratégias no território.....	96

[CAPÍTULO 4]

Figura 4.1- Costa Norte, Litoral de São Paulo, Brasil.....	102
Figura 4.2- Pier da Vila, 1930.....	105
Figura 4.3- Mapa área urbana de Ilhabela.....	107
Figura 4.4- Evolução urbana e principais linhas de crescimento em Ilhabela.....	109
Figura 4.5- Loteamento e vias em construção.....	113
Figura 4.6- Zoneamento em Ilhabela.....	115

Figura 4.7- Buraco Fundo na Barra Velha.....	116
Figura 4.8- Pontos relevantes em Barra Velha.....	117
[CAPÍTULO 5]	
Figura 5.1- Vista aérea da localização do Projeto em Barra Velha.....	123
Figura 5.2- Implantação do projeto.....	125
Figura 5.3- Direção das marés.....	127
Figura 5.4- Gráfico Oscilação das marés.....	127
Figura 5.5 – Ampliação Marina.....	129
Figura 5.6 – Vista aérea do projeto.....	131
Figura 5.7 – Planta Térreo Edifício Marina.....	132
Figura 5.8 – Planta Edifício apoio Escola.....	133
Figura 5.9 – Planta Restaurante.....	135
Figura 5.10 – Vista aérea do projeto.....	137
Figura 5.11 – Elevação píer.....	138
Figura 5.12 – Elevação píer.....	138
Figura 5.13 – Ampliação 1 Elev. píer.....	141
Figura 5.14 – Corte B Edifício Marina.....	142
Figura 5.15 – Detalhe Brise Vertical.....	142
Figura 5.16 – Detalhe Laje painel wall.....	142
Figura 5.17 – Vista aérea do projeto.....	143
Figura 5.18 – Vista lateral edifício apoio.....	143
Figura 5.19 - Diagrama de ventilação.....	144
Figura 5.20 – Detalhe conexão brise.....	144
Figura 5.21 – Ampliação fachada.....	144

Figura 5.22 – Ampliação planta brises.....	144
Figura 5.23 – Fluxo de Ventilação.....	145
Figura 5.24 – Corte A Edifício Marina.....	146
Figura 5.25 – Detalhe canteiro.....	147
Figura 5.26 – Detalhe pilar.....	147
Figura 5.27 – Corte C.....	148
Figura 5.28 -Ampliação rampa.....	148
Figura 5.29 – Detalhe 1 rampa.....	149
Figura 5.30 - Detalhe 2 rampa.....	149
Figura 5.31 – Planta escola de remo e vela e oficina náutica.....	150
Figura 5.32 – Ampliação planta escola.....	151
Figura 5.33 – Elevação Oficina e Escola.....	152
Figura 5.34 – Corte D.....	153
Figura 5.35 – Ampliação Corte D oficina.....	154
Figura 5.36 – Elevação Lateral Escola.....	157
Figura 5.37 – Ampliação Corte Escola.....	157
Figura 5.38 – Acesso ao píer.....	158
Figura 5.39 - Vias de acesso.....	160
Figura 5.40 – Vias de acesso.....	161
Figura 5.41 – Imagem aérea.....	162
Figura 5.42 – Imagem aérea.....	162
Figura 5.43 – Imagem aérea.....	163
Figura 5.44 – Vista Escola.....	163
Figura 5.45 – Vista Grua de barcos e píer.....	164
Figura 5.46 – Píer.....	167

INTRODUÇÃO

São muitos os benefícios das áreas portuárias para a economia do país e seu desenvolvimento como um todo. Entender seus impactos e relevância contribui para a elaboração de incentivos e trabalhos assertivos voltados para o setor. “O papel da reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes marítimas é fundamental: num processo de revitalização, intervenções pontuais de qualidade e inseridas a um planejamento estratégico, tendem a gerar impactos positivos e crescentes sobre o seu entorno – o centro – e a cidade como um todo” (DEL RIO, 2001).

Esse processo, feito a partir do bom uso do faseamento, contribui para o aumento dos investimentos no setor náutico/portuário e, conseqüentemente, no sucesso econômico, cultural, habitacional, turístico, recreacional, dentre outros, das áreas em questão.

Esse assunto torna-se cada vez mais relevante com o fenômeno mundial da revalorização de áreas de frente de água nos últimos anos. Os incentivos para o setor, os quais impactam o desenvolvimento das áreas, são essenciais para as alterações nas relações entre os moradores e turistas, como, por exemplo, em seu tempo de lazer. A tendência, conseqüentemente, como alega Viegas et al (1995, pág. 11) é a “construção de fragmentos qualificados de cidade”, que destaca o potencial das áreas portuárias como paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias, “bem como pela ‘revalorização mediática do seu capital simbólico’”.

Dessa forma, o turismo, as atividades culturais, de compras e negócios impulsionam a economia da região que, a partir desse aumento de valorização e capital, passam a ser mais propensas a investir em projetos voltados para a ilha, como: “Revitalização das áreas centrais, particularmente nas áreas portuárias e frentes de água, onde a simbiose histórica entre cidade e mar pode ser amplamente explorada e transformada num efetivo cenário – são os Festival Market Malls, as marinas, os aquários e museus, os centros de conferências, etc”. (DEL RIO, 2001).

Por isso, faz-se importante entender o atrativo da movimentação portuária para os interesses turísticos. A arquitetura sob água e o turismo náutico trazem uma ambiência lúdica e festiva que conecta as pessoas com a natureza.

Capítulo 01

Nesta primeira etapa, são tratados as facetas e evolução da Indústria Naval brasileira e o turismo relacionado a esse setor. A partir do contexto, é possível identificar a potencialidade do território brasileiro para o investimento náutico com o objetivo de revitalização das cidades litorâneas.

Capítulo 02

A partir de três estudos de caso, nas cidades de, Barcelona, Florianópolis e Rio de Janeiro, onde seus projetos arquitetônicos buscam a requalificação da área costeira, há subsídios para a elaboração do projeto proposto para a cidade de Ilhabela.

Capítulo 03

O desenvolvimento deste capítulo foi em conjunto com o Orientador Carlos Andrés Hernández Arriagada para o Congresso Latino Americano de Desenvolvimento Sustentável, coordenado pela ANAP.

O capítulo busca compreender as novas faces do turismo no período do ano de 2020 em decorrência da falência dos processos econômicos, sociais e territoriais na escala geográfica do Litoral Norte, tendo como caso de estudo a cidade de Ilhabela, no litoral brasileiro. Este fenômeno que assolou globalmente diversas sociedades e zonas urbanas, cujas características de alta volatilidade propiciaram a necessidade, por meio das novas interações

humanas, de diversas adaptações aos serviços e gerações econômicas ao redor do mundo.

A fenomenologia deste fato é oriunda do processo pandêmico ocasionado pelo COVID-19, impactando os meios de sobrevivência, as zonas urbanas e suas diversas escalas produtivas, e gerando uma fragmentação entre o consumo da imagem de um território, o atrativo da sobrevivência humana baseado no ócio e o grande número de redução de conectividades entre zonas de alta demanda turística. O capítulo se colocou em compreender a macro situação e ensaiar soluções temporais por meio de estratégias que permitam, ao longo deste período, propiciar melhorias estruturais e fomentar novos protocolos para a saúde pública. Assim, o caso de Ilhabela se coloca como um possível expoente para um modelo nacional de combate pandêmico em zonas litorâneas brasileiras.

Capítulo 04

Análise de território, a Praia de Barra Velha em Ilhabela, a partir dos mapeamentos do município e seu histórico, buscando o entendimento das deficiências e potencialidades desta região, a fim de propor a implantação de uma infraestrutura náutica para a potencialização do turismo.

Capítulo 05

Neste último capítulo, são apresentados o processo projetual e suas intenções a partir dos conceitos estudados ao longo da monografia.

1

[CAPÍTULO 1]

A atividade naval no Brasil está estritamente ligada às demandas do mercado de petróleo e gás. Isso ocorre devido ao crescimento das atividades petrolíferas offshore (em português, “afastado da costa”), explicadas no tópico 1.1. Nesse período, surgiu a necessidade de novas embarcações para o mercado, criando assim, uma política para o desenvolvimento do setor nacional.

Em um retrospecto histórico, a indústria naval brasileira teve início em 1846, quando Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, inaugurou o primeiro estaleiro do País, em Ponta da Areia, Niterói (RJ), como explica Sinaval (2002).

Contudo, de acordo com Neto e Pompermayer (2014), o primeiro ciclo é contabilizado dos anos 1880 até 1930, onde o país vivia curtos períodos de produtividade, implantação e exploração de instalações portuárias e usinas hidrelétricas, que visavam atender apenas às necessidades de exportação de produtos primários do país.

No ciclo seguinte, 1930-1980, o Brasil transaciona de uma economia aberta, voltada para o exterior, para uma economia fechada, com ênfase na industrialização intensiva baseada na substituição de importações.

Nota-se que dentro desse ciclo de desenvolvimento, segundo Pasin (2002), citado por Jesus e Gitahy:

Os anos 1970 constituíram-se na década mais produtiva, o auge para indústria naval brasileira, o Brasil chegou a deter o segundo maior parque mundial da indústria naval em volume de processamento de aço, ficando atrás apenas do Japão. O saldo de toneladas de porte bruto (TPB) contratadas sobre entregues, chegou a superar os seis milhões em 1975. O número total de empregados da indústria naval chegou a aproximadamente quarenta mil entre 1978 e 1979, este o ano do ápice de entregas. (JESUS E GITAHY, 2008, p.5)

Passado o ápice nos anos 1970, a região sofreu uma queda, impactada em 1981 pela primeira recessão econômica no setor. Segundo Neto e Pompermayer (2014) houve uma drástica limitação de investimento na área naval, resultante de problemas como a crise internacional do petróleo, o colapso das finanças públicas, a crise fiscal e os gargalos nas contas externas.

No período de 1980 a meados de 2000, a grande expansão não planejada do período levou à degradação das infraestruturas do setor naval, o que causou a interrupção de várias obras que ficaram sujeitas a depreciação. Conclui-se, portanto, que esse foi um período de deterioração do patrimônio construído durante os ciclos passados e de pouquíssimo avanço econômico.

Durante praticamente 25 anos a economia brasileira ficou estagnada, com taxa média de crescimento do PIB em torno de 2%. A renda per capita de 2000 foi praticamente a mesma de 1980. É neste cenário de estagnação que se iniciaram as tentativas de ingresso em um novo ciclo de crescimento sustentável. (NETO E POMPERMAYER, 2014).

Na Figura 1.1, de (PAIVA,2018), podemos observar todos esses ciclos e avaliar o surgimento, ascensão e crise da indústria naval brasileira.



FASES DA INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL	ESTRUTURAÇÃO E EXPANSÃO DE AUGE HISTÓRICO	PRIMEIRA GRANDE CRISE	RETOMADA	CRISE
PERÍODOS	ANOS 1950 E MEADOS DOS ANOS 1980	MEADOS DOS ANOS 1980 E 1990	1997-2014	PÓS 2015
FATOS RELEVANTES	-ABERTURA DE NOVOS E REAPARELHAMENTO DE ESTALEIROS; -1970: BRASIL 2º MAIOR PARQUE NAVAL DO MUNDO.	-CRISE ECONÔMICA DA DÉCADA DE 1980 INVIABILIZOU AS ENCOMENDAS (EM LARGA ESCALA) DOS MAIORES ARMADORES ESTATAIS (PETROBRAS E VALE DO RIO DOCE); -SOBRECARGA DO SISTEMA DE FINANCIAMENTO.	-NOVO QUADRO DEVIDO À EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO OFFSHORE; -AUMENTO DE CONTRATAÇÕES DE SERVIÇOS DE EMBARCAÇÕES DE APOIO MARÍTIMO.	-SETE BRASIL COM PROBLEMAS FINANCEIROS; -DIMINUIÇÃO DE DEMANDAS PELA TRANSPETRO/PETROBRAS.
POLÍTICAS	-DÉCADA DE 1950: LEI DO FUNDO DE MARI-NHA MERCANTE (AFRMM); GRUPO EXECUTIVO DA INDÚSTRIA NAVAL (GEICON); COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE (CMM); -DÉCADA DE 1960: O PLANO DE EMERGÊNCIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL (PECN,1969) E PROGRAMAS DE CONSTRUÇÃO NAVAL (I PCN, 1971;II PCN,1975).	- DÉCADA DE 1990: A ABERTURA DO MERCADO DE NAVEGAÇÃO CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL.	- 1997: LEI DO PETRÓLEO; - 1999: PROGRAMA DE APOIO MARÍTIMO PROREFAM; - 2000: PROGRAMA NAVEGA BRASIL; - 2003: PROGRAMA DE MOBILIZAÇÃO DA INDÚSTRIA NACIONAL DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL PROMINP; - 2014: PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO E EXPANSÃO DA FROTA - PROMEF; - 2010: PROGRAMA DE EMPRESA BRASILEIRA DE NAVEGAÇÃO - EBN.	
ESTRUTURA DA INDÚSTRIA	- NÚMERO REDUZIDO DE GRANDES EMPRESAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS	- NÚMERO REDUZIDO DE GRANDES EMPRESAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS	- INTERNACIONALIZAÇÃO E ENTRADA DE GRANDES CONSTRUTORES NAVAIS COMO SÓCIOS NOS ESTALEIROS BRASILEIROS	- DIMINUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS.
TRABALHADORES	1960: 1.430 1979: 38.155	1998: 1.880 (MENOR INDÍCE DESDE A DÉCADA DE 1960)	2014: 57.048	2015: 57.048 2018: 23.131

Figura 1.1: Tabela Fases da Indústria naval no Brasil. Fonte:PAIVA,2018, a partir de Suzigan (2000); Lima e Velasco (1998); Pasin (2002); Borges e Silva (1993); MDICE (2002); BNDES (1997); Furtado et al. (2003), Furtado (2002); Jesus (2013).

1.1 DESENVOLVIMENTO OFFSHORE BRASILEIRO: A RETOMADA DOS ANOS 2000

Depois de um longo período de estagnação, o setor de construção naval brasileiro experimentou, a partir dos anos 2000, um movimento de retomada de investimentos.

Esse reaquecimento do setor aconteceu devido ao crescimento das atividades petrolíferas offshore. As construções offshore são as estruturas localizadas em alto mar. Elas servem para a extração de petróleo no oceano e são sobretudo usadas em oceanos profundos, com grandes reservas de petróleo e geralmente afastadas do continente.

O ritmo de trabalho offshore geralmente permeia vários dias, ou meses, seguidos com o profissional embarcado na plataforma, diferente da produção onshore que é realizada no continente. Uma empresa considerada offshore é aquela que possui sua contabilidade em um país diferente daquele onde exerce sua atividade.

A eficiência do offshore brasileiro acarretou na necessidade de construir novas embarcações para esse mercado - que antes eram em sua maioria estrangeiras - resultando no aumento da demanda para Petróleo Brasileiro S.A (Petrobras).

Desde 2002, cerca de 85% da produção nacional de petróleo e gás é realizada no mar [ANP (2012)], porém as embarcações utilizadas para o desenvolvimento dessas atividades ainda são majoritariamente estrangeiras (BNDES,2014).

Especialmente após 2003, em fase do crescimento do offshore e das novas demandas, o governo brasileiro passou a estimular o setor naval do país. Para

isso, firmou parceria com a Petrobras e a Transpetro (Petrobras Transporte S. A), que é uma empresa de transporte e logística para clientes na indústria de óleo, gás e biocombustíveis do Brasil.

As empresas efetuaram grandes encomendas aos estaleiros nacionais, até então bastante sucateados, com baixa capacitação tecnológica e baixa produtividade de recursos humanos - resultado de anos de inatividade, enquanto a União atuou com exigências de percentual mínimo de conteúdo local nas atividades de exploração e produção; com incentivos fiscais; com a criação de um fundo garantidor à indústria; e com a concessão de crédito aos agentes financeiros do Fundo de Marinha Mercante (FMM). (IPEA,2014)

O Fundo de Marinha Mercante foi vital para conceder o valor financeiro necessário para estimular o âmbito naval. Trata-se de um fundo do setor naval, administrado pelo Ministério dos Transportes, constituído e elaborado no intuito de valorizar a Marinha Mercante do Brasil.

Vale lembrar que a marinha mercante é o conjunto das organizações, pessoas, embarcações e outros recursos dedicados às atividades marítimas, fluviais e lacustres de âmbito civil. Por isso, todas as questões envolvendo investimento na área civil dizem respeito à Marinha Mercante, o que inclui o Fundo de Marinha Mercante, medida financeira para o setor.

Esse fundo foi um dos promissores para a retomada do setor, o que desencadeou na elevação nos preços internacionais do petróleo. Para suprir a demanda de produção em águas profundas e ultraprofundas, mais distantes da costa, surgiu a demanda de “navios-sonda, plataformas de produção e embarcações de apoio marítimo com características e exigências técnicas diferenciadas” (BNDS, 2002).

Essa produção corresponde também ao offshore e consiste em fornecer o suporte logístico às unidades de exploração e produção de petróleo realizadas no mar.

Entre os serviços prestados pelas embarcações de apoio offshore, podem-se citar os diversos serviços de montagem e lançamento de equipamentos e tubulações, suprimento e apoio logístico diversos, manuseio de âncoras, tubulação e cabos variados, apoio a serviços de manutenção em plataformas e estruturas submersas, combate a incêndios e vazamentos de óleo e outros. (CAMPOS NETO, 2014)

No decorrer dessa época, foram implementados quatro programas pela Petrobras com o foco no desenvolvimento de embarcações: o Programa de Renovação e Ampliação da Frota de Apoio Marítimo (Prorefam); o EBN Petrobras (contratação de serviços de frota dedicada à cabotagem de petróleo e derivados); o Programa de Modernização e Ampliação da Frota de Petroleiros (PROMEF), administrado pela Transpetro; e as contratações de serviços de plataformas e sondas marítimas. (IPEA, 2014)

O Programa de Renovação e Ampliação da Frota de apoio marítimo (Prorefam) desenvolvido pelo governo federal foi o pioneiro no processo de incentivar e estimular a indústria naval e offshore brasileira. Em 2004 houve 58 pedidos de navio. Já em 2008 o número chegou a 146 navios.

A EBN Petrobras (Empresa Brasileira de Navegação) é um projeto da estatal que previu a construção de 39 navios. Esse programa da Petrobras surgiu para fazer parcerias com empresas privadas ao pré-contratar navios de estaleiros.

Assim, a Transpetro transfere seus custos para a Petrobras. Com a EBN a Petrobras podia escolher entre lançar o Promef III, projeto da Transpetro que traria mais 20 navios, ou se passaria a usar, cada vez mais, navios privados pelo sistema EBN.

Já a PROMEF é a empresa de logística e transportes da Petrobras. Todas as embarcações do Promef entregues ou em andamento são financiadas com recursos do Fundo da Marinha Mercante.

Com o processo de construção de novas embarcações de bandeira brasileira, os programas instituídos, citados acima, tiveram como premissa a exigência de conteúdo local nos contratos firmados com os armadores e os estaleiros nacionais.

A evolução do número de empregados diretos nos estaleiros brasileiros é uma boa medida do nível de atividade deste setor. Assim, o auge da indústria naval havia sido atingido em 1979, quando o setor registrou 39.155 empregados. Em seguida, este segmento industrial passou por longo período de depressão, atingindo seu ponto mínimo em 2000, com apenas 1,9 mil empregos registrados. A partir deste ano, o setor entra em um processo contínuo de recuperação: 19 mil empregados em 2006 e 40 mil empregos em carteira no ano seguinte (2007), atingindo 62 mil pessoas diretamente empregadas em 2012 e 71 mil em março de 2013. (IPEA, 2014)

Na Figura 1.2, podemos ver que a retomada dos investimentos do setor naval na última década refletiu no aumento da capacidade instalada dos estaleiros, tanto por investimentos em novas unidades quanto por expansões e modernizações de instalações existentes, descentralizando a Região Sudeste do país.



Figura 1.2 – Mapa dos Estaleiros no Brasil. Fonte: Sinaval, 2014.

A partir dessas análises de investimento na indústria naval, pode-se concluir que o Sudeste ainda é um centro primordial para o desenvolvimento dessa indústria, que quando investida traz resultados apazíveis para o setor.

A importância dos estaleiros como geradores de emprego e renda e a relevância do setor naval para o balanço de pagamentos são motivadores mais que suficientes para que se persiga a continuidade dos estímulos ao desenvolvimento do setor, desenvolvimento este que deve ser premido pela busca da eficiência e, conseqüentemente, segundo se quis defender neste artigo, da sustentabilidade, com vistas à persecução do objetivo último de toda e qualquer política pública, a saber: a apropriação de bem-estar pela sociedade brasileira como um todo. (BNDS, 2002)

É fundamental o investimento na costa sudeste para a geração de empregos e, conseqüente, movimentação do setor e do mercado. O porquê de ser um assunto sensível, que sofreu seus altos e baixos nas últimas décadas é devido à complexidade do próprio setor.

Segundo Jesus e Silva (2017), a construção naval tem duas grandes características: ser capital intensiva e possuir fortes barreiras à entrada. Ela é uma indústria de produtos complexos, grande porte físico, alto custo financeiro, tempo de produção elevado e de poucas quantidades.

Por essas razões é que as políticas de investimento se tornam também complexas. As diferentes fases da história naval brasileira, principalmente do presente século, mostram uma inconstância do setor que afeta os profissionais, as regiões onde mais era desenvolvida a atividade naval e o mercado.

A política de conteúdo local, as novas encomendas da Petrobras e o aumento de produção offshore fizeram com que o setor avançasse em média 19,5% ao ano entre 2000 e 2013, segundo dados do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA).

Com isso, nota-se que as medidas para contenção da crise se mostraram eficazes, embora ainda insuficientes. O setor apresentou um crescimento nos últimos anos. “Em 2014, o país chegou a ter o maior número de empregos da construção naval brasileira, aproximadamente 82,5 mil trabalhadores.” (JESUS e SILVA, 2017).

O gráfico a seguir mostra a relação entre a indústria naval e a geração de empregos:

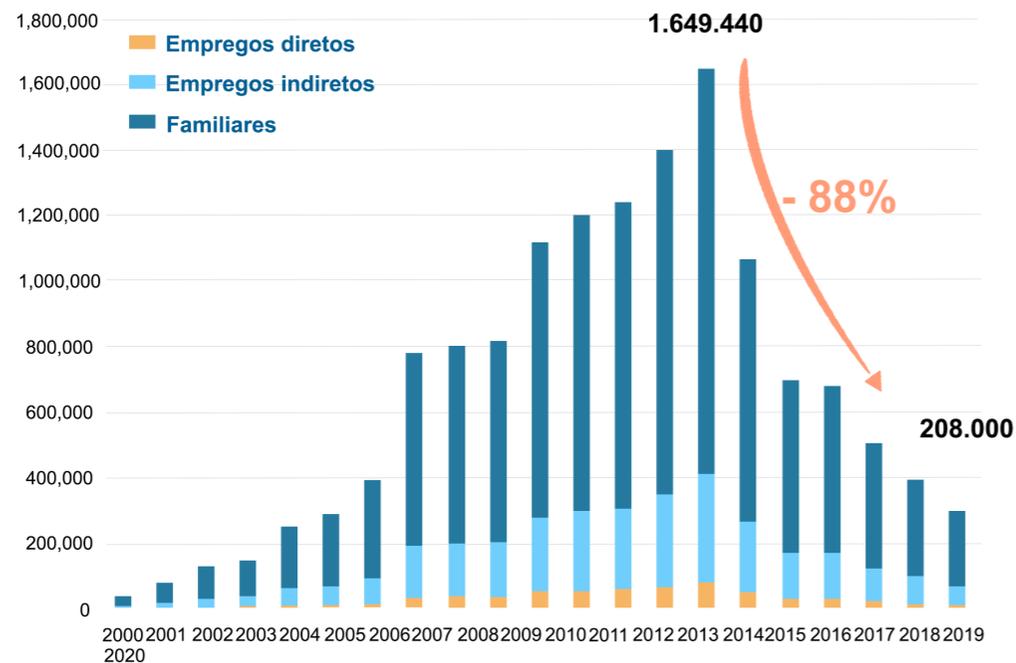


Figura 1.3 – População brasileira beneficiada na Indústria Naval e Offshore. Fonte: Sinaval, 2019.

1.2 O TURISMO E A INDÚSTRIA

No tópico anterior, foram apresentados os desdobramentos da indústria naval brasileira no decorrer dos anos, e como parte importante deste setor, temos a presença do turismo, que mesmo não exercendo toda sua potencialidade gera contribuições a economia do país, chegando a uma participação de 3,7% do PIB nacional e 3% do total de empregos no país. (FGV, 2020)

Para começar a tratar dessa prática social dentro do contexto da pesquisa, precisamos apreender os aspectos históricos, sociais e técnicos que transformaram a atividade turística em uma das principais atividades econômicas da era contemporânea.

Ao analisarmos a etimologia da palavra turismo, vemos que ela deriva do termo da língua inglesa “tourism”, este, tendo origem na palavra francesa tourisme, que provém do substantivo latino tornus (volta) ou do verbo tornare (voltar). Significando “movimento circular” ou como ficou mais conhecido, “viagem de recreio, excursão”. (COLANTUONO, 2015)

Pode-se considerar, que a Idade Clássica do Turismo se prolongou até o século XVIII, essa a qual era caracterizada por viagens de motivos de necessidades fundamentais, como o comércio, anseios políticos e expansão de território. (PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS)

Na Idade Moderna, as classes ascendentes da sociedade começaram a ver as viagens já como fonte de conhecimento e lazer. A partir daí, o turismo se disseminou e tornou-se mais acessível as outras classes sociais, e com esse crescimento houve paralelamente uma maior demanda por mão-de-obra/ empregos para suprir a demanda de serviços do viajante. (MOESCH, 2005)

Segundo o Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR):

Turismo é uma atividade econômica representada pelo conjunto de transações compra e venda de serviços turísticos efetuadas entre os agentes econômicos do turismo. É gerado pelo deslocamento voluntário e temporário de pessoas para fora dos limites da área ou região em que têm residência fixa, por qualquer motivo, excetuando-se o de exercer alguma atividade remunerada no local que visita (EMBRATUR, 2009).

A atividade turística passou a ocupar espaço considerável nas relações econômicas internacionais, podendo vir a ser uma das mais importantes em termos de oferta de empregos e geração de receita e renda. De acordo com o Relatório de Impacto Econômico (EIR) de 2020, elaborado pelo Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC), em 2019, o segmento representou 10,3% do Produto Interno Bruto (PIB) global, ou seja, em cada 10 empregos no mundo, 1 é desse setor.

Souza e Ferreira ressaltam a relevância da qualidade do setor nos níveis socioeconômicos do município:

O nível de desenvolvimento socioeconômico de uma nação pode ser avaliado pela eficiência com que são produzidos bens e serviços de boa qualidade que, uma vez absorvidos, elevam a qualidade de vida e o grau de bem estar de sua população. (SOUZA E FERREIRA, 2011 p.02)

Seguindo o mesmo conceito, Rodrigues (2000) discorre que o potencial turístico brasileiro é uma oportunidade para o desenvolvimento do lugar, aproveitando as suas características naturais para o estímulo da produção de renda com a geração de novos empregos.

1.3 O TURISMO NÁUTICO

Ao analisarmos o cenário brasileiro, encontramos os principais polos turísticos na costa litorânea. O país possui uma linha contínua costeira de 7.367 quilômetros de extensão, uma das maiores do mundo.

Um dos segmentos que tem crescido e obtido maior representatividade no Brasil é o Turismo Náutico, caracterizado pela utilização de embarcações náuticas para movimentação turística. (MTUR, 2006).

Em termos de movimentação econômica, o setor movimenta mais de US 70 bilhões por ano, gerando muitos empregos. Ainda segundo dados do Ministério do Turismo, o viajante do meio náutico gasta até cinco vezes mais do que um turista convencional. Estes dados exprimem a potencialidade das cidades que possuem bordas litorâneas em desenvolver ações para estruturar o segmento no Brasil. (MTUR, 2010)

O secretário do Ministério do Turismo do Brasil, Gilson Machado, em Workshop promovido pela Secretária do Ecoturismo, frisa os ganhos significativos que o setor tem, cita a importância dos estaleiros que produzem até 100 bilhões de dólares por ano, já na área de serviços e marinas, a atividade náutica gera aproximadamente 3 postos de trabalho por barco acima de 25 pés. Além dos ganhos econômicos, Machado resalta como o turismo náutico ajuda no desenvolvimento e qualidade de vida dos municípios, criando uma melhor estrutura de segurança e estimulando a cultura e esporte locais. (MMA, 2019)

Para Ilhabela, segundo sua secretária de Desenvolvimento e Turismo, Bianca Colepicolo, o turismo náutico é um segmento em que a Ilha aposta para o seu desenvolvimento sustentável. Isso com o objetivo de proporcionar uma melhor infraestrutura para cerca de 1500 embarcações que residem no município, além das que recebem de fora, juntamente com a melhoria dos serviços de borda e manutenção. (QUANTO CUSTA VIAJAR, 2020)



Figura 1.4: Fotografia Semana da Vela em Ilhabela. Fonte: Prefeitura de Ilhabela. Disponível em: <<https://www.ilhabela.com.br/events/semana-de-vela-de-ilhabela-2020/>>. Acesso em 27 de abr. de 2021.

1.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Contemplamos no decorrer deste capítulo o processo evolutivo da indústria naval brasileira, localizando suas potencialidades e fragilidades dentro do setor. Esse o qual, está conectado ao desenvolvimento do turismo, particularmente o náutico, mostrando questões ligadas ao desenvolvimento econômico e cultural dos municípios.

Segundo Arriagada (2020), "temos, no Brasil, mais de 450 cidades litorâneas que podem gerar 450 modelos diferentes de ocupação ou demandas portuárias, seja na escala do pescador, na de produção de insumos, de distribuição."

Portando, conclui-se que o Brasil tem grande potencialidade para incrementar a infraestrutura para o setor náutico, assim proporcionando diversas oportunidades de crescimento econômico, geração de empregos e melhoria das cidades de bordas costeiras através dessas qualificações.

2

[CAPÍTULO 2]

Estudios de caso



Marina Port Vell

ARQUITETOS: SCOB
LOC: BARCELONA
ANO: 2015
ÁREA: 19.420 m²

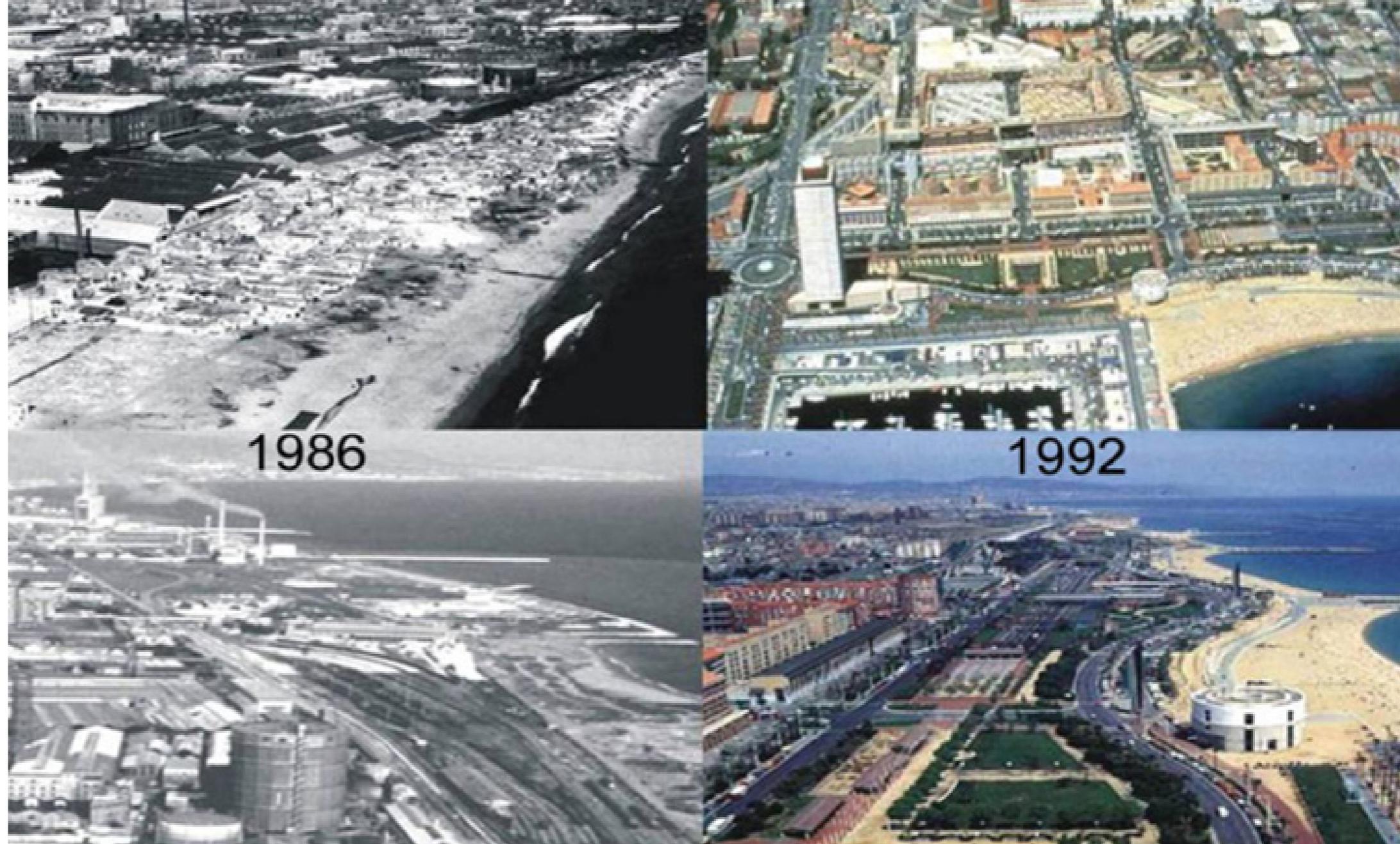
Figura 2.1: Imagem aérea da Marina Port Vell. Disponível em: <<https://arhivello.com/story/37719/attachments/photos-vidEOS/21>>. Acesso em 10 de maio de 2021.

Este estudo de caso está localizado em Port Vell (Porto Velho), parte mais antiga da cidade de Barcelona, privilegiada pela natureza, com muitos parques e praias que contrastam com a vida no centro urbano.

Port Vell, originalmente foi uma área muito negligenciada por Barcelona, se tornando decadente e perigosa, com muitos armazéns vazios, estaleiros e fábricas. Com as Olimpíadas de 1992, o local recebeu muitos investimentos, tanto público como privado, transformando-se em uma das zonas de maior qualidade urbanística da Europa, com a total integração Porto-Cidade (Figura 2.2).(PREFEITURA DE NITERÓI,2013)

Em 2015, o local foi rebatizado como One Ocean Port Vell e transformado em um dos principais destinos mundiais para os super iates. Sua Marina conta com a instalação de 148 berços para iates de até 190 m. É a primeira marina desse porte localizada bem no coração de uma grande cidade, fomentando um enorme impulso para a economia local. (MARINA PORT VELL)

Figura 2.2: Fotos de Port Vell. Disponível em: <<http://centro.niteroi.rj.gov.br/oprojeto/bonsexemplos.php>>. Acesso em 10 de maio de 2021.



Os objetivos gerais do projeto eram a recuperação das áreas já novamente deterioradas pelo tempo, a reordenação da cidade com melhorias na circulação, aumento dos espaços de lazer e atrativos turísticos.

A proposta projetual buscou desenvolver um sistema capaz de encontrar uma solução arquitetônica não só para os edifícios, mas também para todos os elementos paisagísticos envolvidos, formando um ambiente singular entre porto industrial e a zona antiga de Barcelona, além de criar uma ligação entre a paisagem urbana e outras “arquiteturas” circundantes: os iates, colaborando para o aumento dos espaços de lazer e dos atrativos turísticos da região.

Os edifícios são cobertos por uma treliça especialmente desenhada para este projeto, que oferecem proteção contra radiação solar, ventos fortes e ambiente salino. Suas formas transparentes, suaves e arredondadas proporcionam calor e leveza aos edifícios, como é possível ver na Figura 2.4.

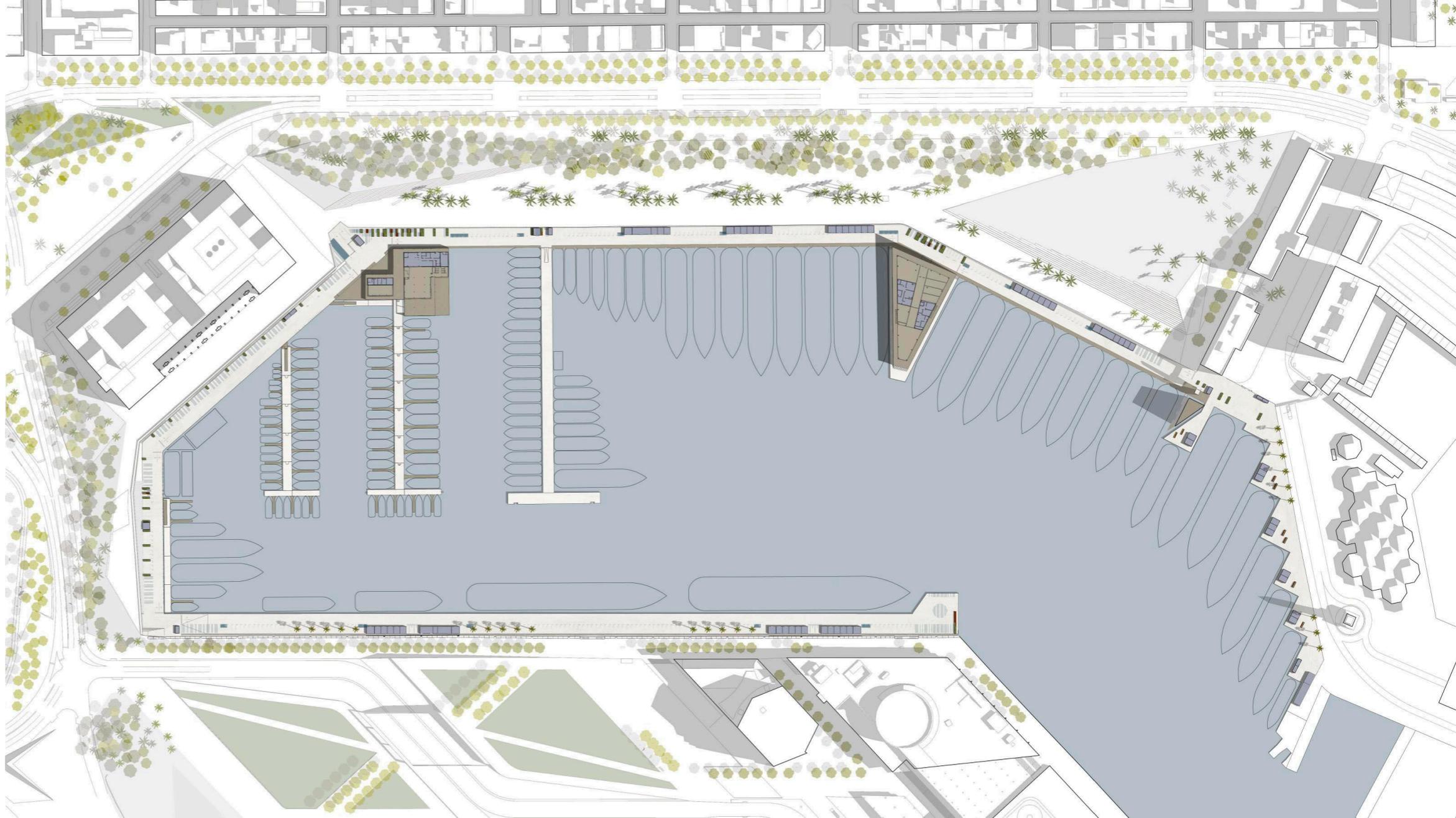


Figura 2.3: Implantação Marina Port Vell. Disponível em: <<https://www.scob.es/eng/architecture-and-landscape/architectures/one-ocean-port-vell.html>> Acesso em 10 de maio 2021.

Figura 2.4: Render Marina Port Vell. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/787928/marina-port-vell-scob/56b49791e58ece-fad310009e9-marina-port-vell-scob-architecture-render?next_project=no> Acesso em 10 de maio 2021.





Figura 2.5: Fotografia área externa restaurante.
Disponível em: <<https://archello.com/story/37719/attachments/photos-videos/35>>
Acesso em 18 de maio 2021.



Figura 2.6: Fotografia área interna restaurante.
Disponível em: <<https://archello.com/story/37719/attachments/photos-videos/35>>
Acesso em 18 de maio 2021.

O programa, é dividido em dois edifícios, sendo eles: O Edifício de serviços portuários (Figuras 2.8 e 2.9), que abriga os escritórios das empresas de gestão que operam no porto desportivo, uma pequena academia, salas multiuso e sala dos funcionários, e pelo Edifício entrada (Figura 2.7), que contém o clube privado para os usuários da Marina, incluindo um restaurante e o bar BlueWave. (ARCHDAILY, 2016)

A arquitetura do complexo, busca enfatizar a ideia de continuidade em relação ao exterior, trabalhando com o critério de caracterizar o interior de um barco. A distribuição estratégica do programa busca deixar as áreas públicas o mais próximas com o meio exterior e sua paisagem. (ARCHELLO)

Alguns dos artifícios usados para aumentar essa conexão com o externo, foram a utilização de materiais que se assemelhassem visualmente com o entorno, utilizando-se assim cores como branco, azul, amarelo, laranja e a madeira. (Figuras 2.5 e 2.6)

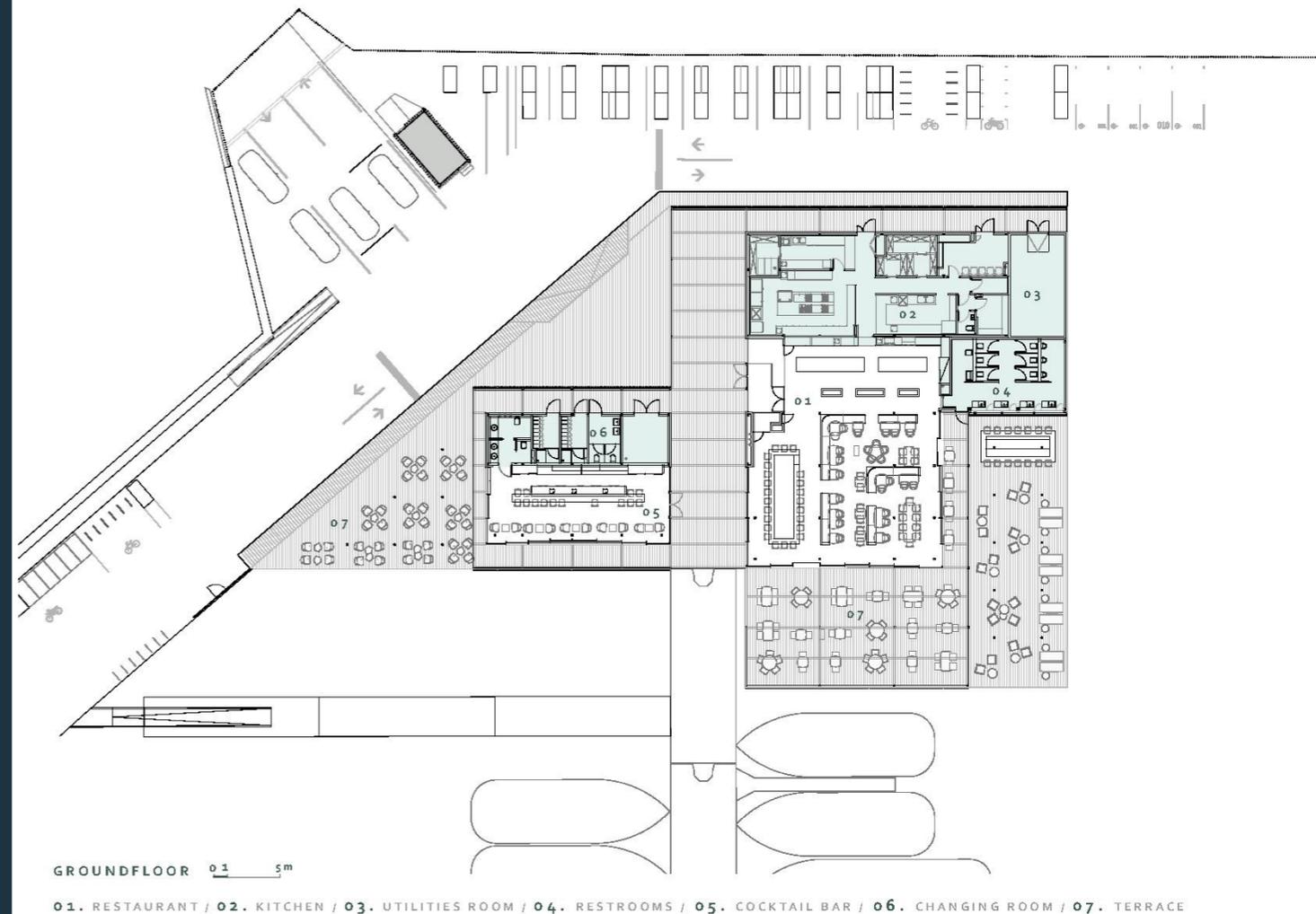
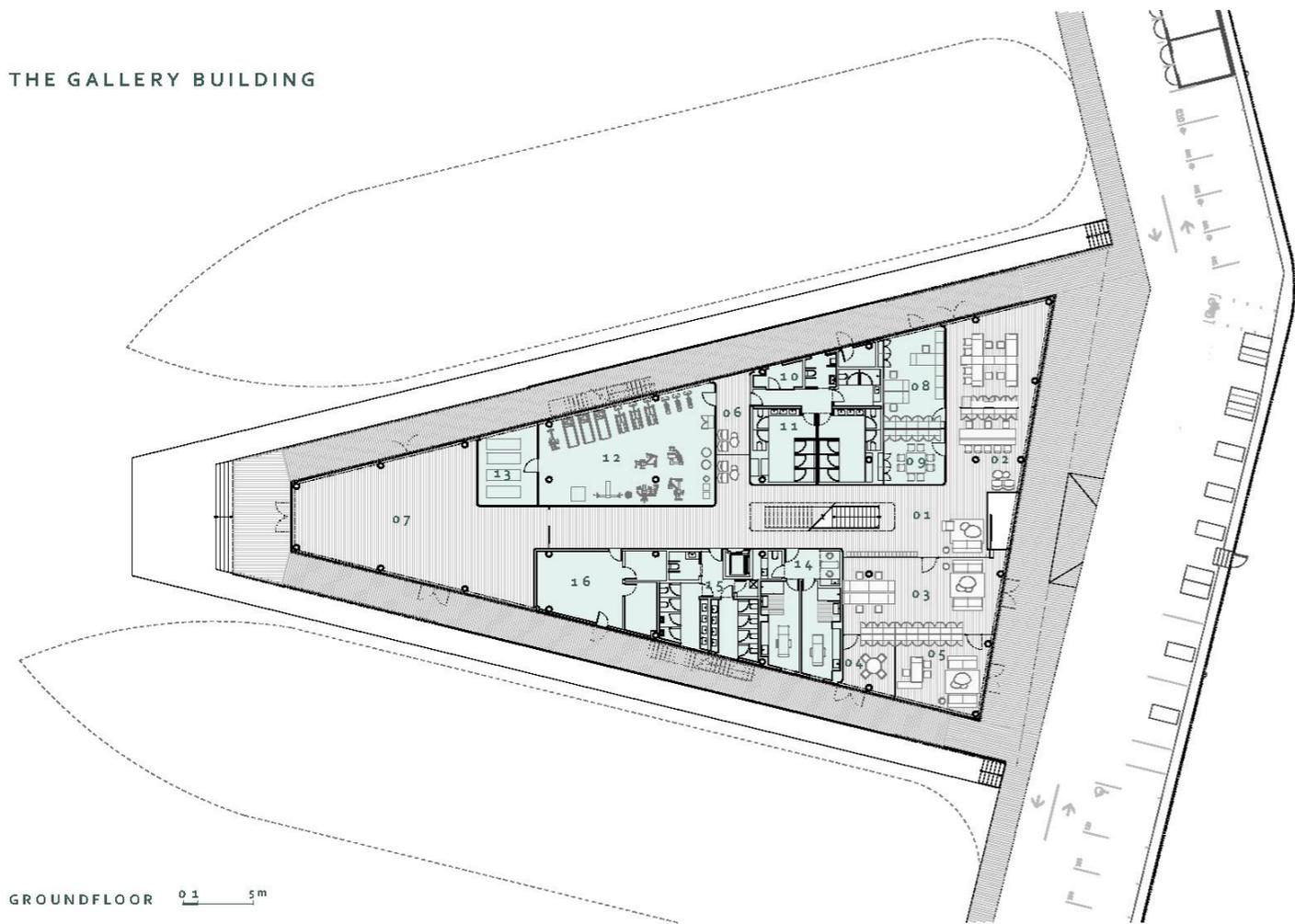


Figura 2.8: Planta Edifício de entrada. Disponível em: <<https://archello.com/story/37719/attachments/photos-videos/35>>
Acesso em 18 de maio 2021.

THE GALLERY BUILDING

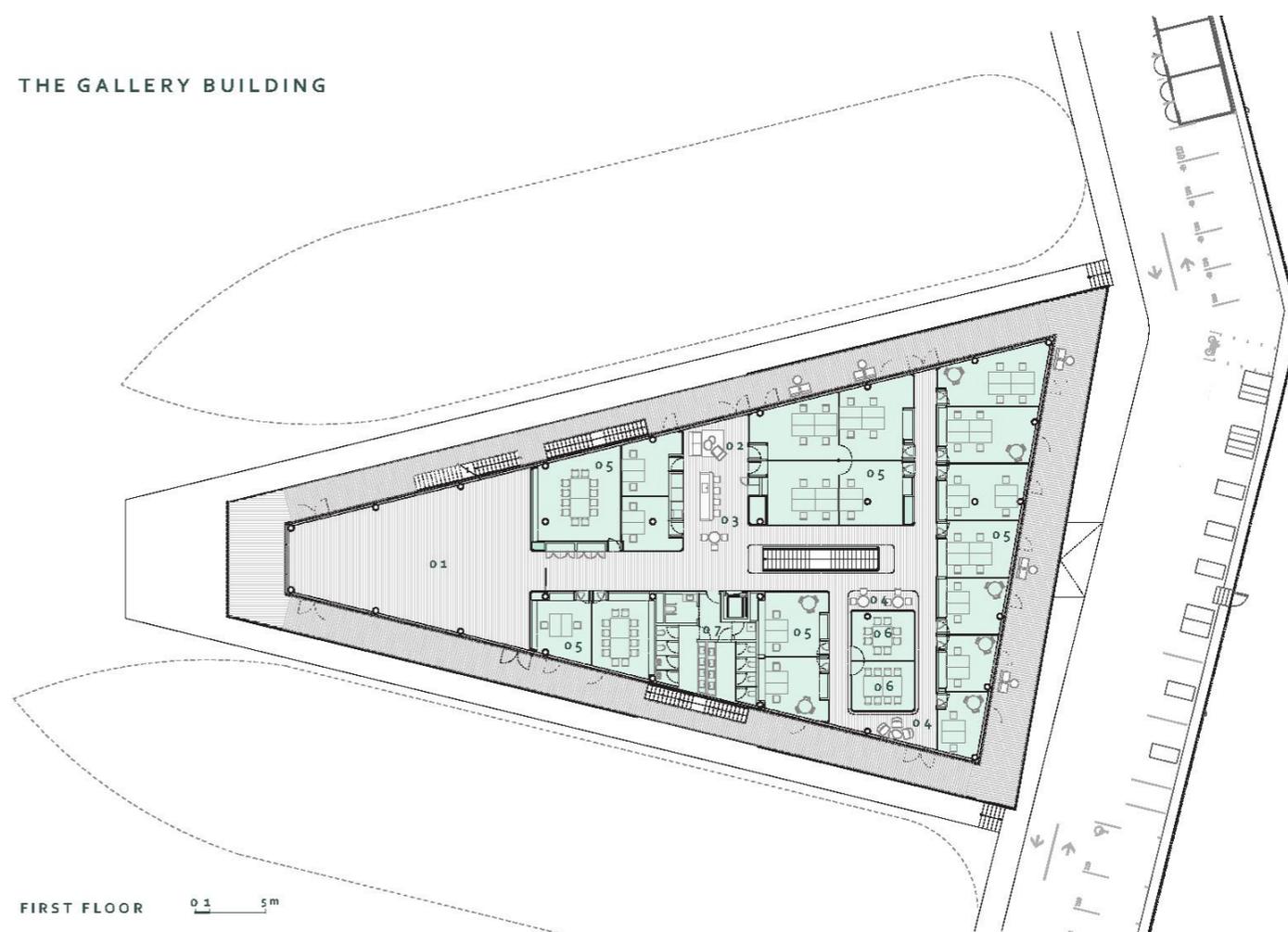


GROUND FLOOR 0.1 5m

01. HALL / 02. RECEPTION / 03. DESPATX / 04. KITCHENETTE / 05. DIRECTOR'S OFFICE / 06. GYM ACCES /
07. MULTIPURPOSE ROOM / 08. MANAGEMENT / 09. MEETING ROOM / 10. LAUNDRY / 11. CHANGING ROOMS /
12. GYM / 13. PILATES ROOM / 14. WELLNESS AREA / 15. RESTROOMS / 16. UTILITIES ROOM

Figura 2.8: Planta térreo Edifício de Serviços Portuários. Disponível em: <<https://archello.com/story/37719/attachments/photos-videos/35>> Acesso em 18 de maio 2021.

THE GALLERY BUILDING

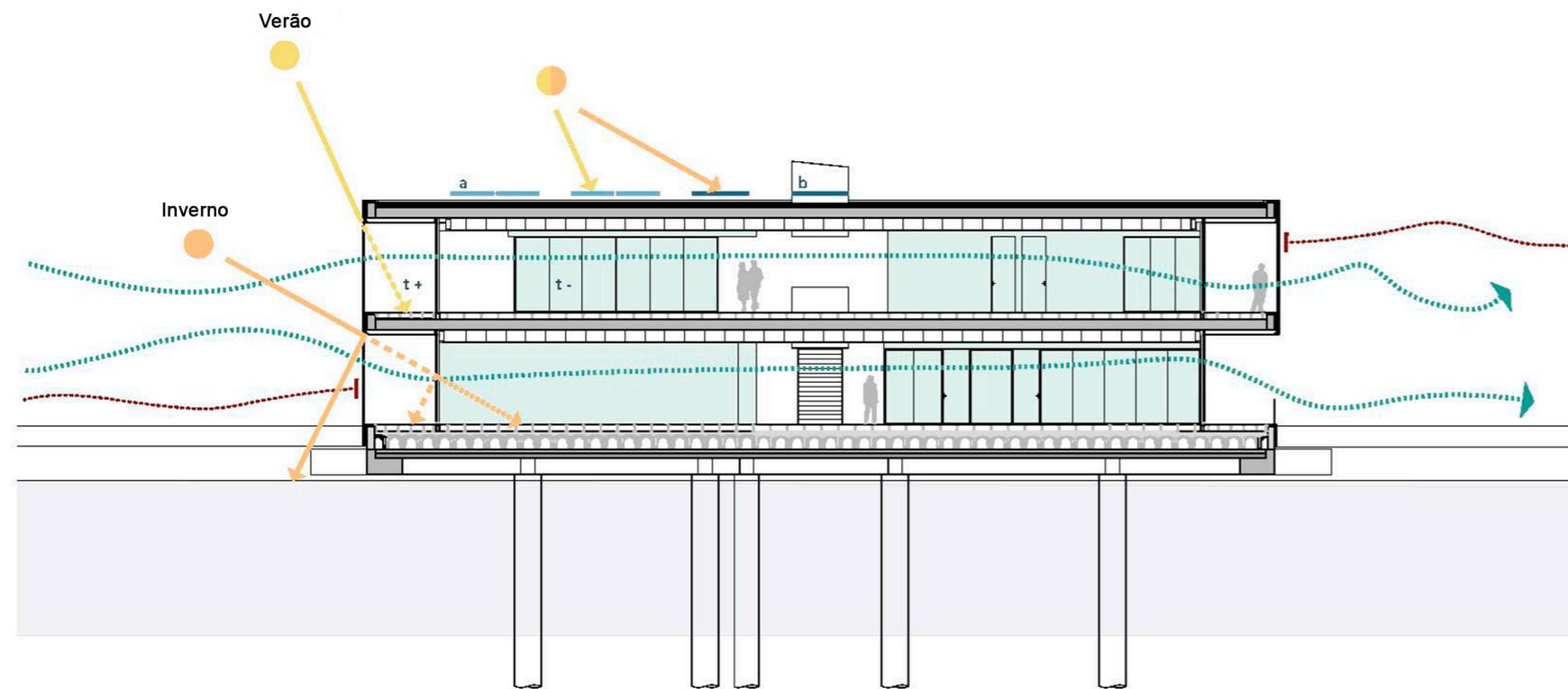


FIRST FLOOR 0.1 5m

01. COWORKING ROOM / 02. RESTROOM / 03. KITCHENETTE AREA / 04. INFORMAL MEETING AREA /
05. OFFICE / 06. MEETING ROOM / 07. RESTROOMS

Figura 2.9: Planta primeiro piso Edifício de Serviços Portuários. Disponível em: <<https://archello.com/story/37719/attachments/photos-videos/35>> Acesso em 18 de maio 2021.

THE GALLERY BUILDING



- a. painel fotovoltaico
 - b. painel solar ACS
 - VENTILAÇÃO CRUZADA
 - PROTEÇÃO CONTRA OS VENTOS PREDOMINANTES E A MARESIA
 - INCIDÊNCIA SOLAR NO INVERNO
 - INCIDÊNCIA SOLAR NO VERÃO
- 0 1 5m

Figura 2.10: Corte do edifício de serviços portuários, mostrando as questões de conforto térmico. Disponível em: <<https://https://archello.com/story/37719/attachments/photos-videos/35>> Acesso em 18 de maio 2021.



Figura 2.11: Render do projeto. Disponível em: <<http://www.pmf.sc.gov.br/sistemas/consulta/parqueMarina/>> Acesso em 18 de maio 2021.

Parque Urbano e Marina beira mar

ARQUITETOS: ARK7
LOC: FLORIANÓPOLIS
ANO:2019 (APROVAÇÃO)
ÁREA:163.000 m²

De acordo com ARK7 (2015), o projeto tem como intuito “o resgate do passado e a relação com a orla voltando a cidade para o mar”. Trazer de volta a relação da cidade com a potencialidade náutica da área, impacta não só a questão turística, mas como toda qualidade de vida dos moradores do município.

O projeto tornou-se viável pois, durante séculos, essa parte de Florianópolis apresentou um grande potencial náutico. A principal atividade econômica da cidade foi baseada em sua relação com o mar e especialmente com a navegação. (PMF) (Figura 2.11)

Trapiche DNPN / Praia de Fora 1940



Praia do Muller na década de 1950



Trapiche da praia Esteves Júnior na metade do século passado



Beira Mar Norte na década de 1930

Figura 2.12: Fotos antigas Florianópolis. Disponível em: <<http://www.pmf.sc.gov.br/sistemas/consulta/parqueMarina/images/antigas.jpg>> Acesso em 18 de maio 2021.

A proposta é um parque urbano e marina beira mar, aprovada para construção em Florianópolis, cuja localização se dá na Praça Portugal, na Avenida Rubens de Arruda Ramos. Em direção ao mar adentra por cerca de 315 metros, com profundidades médias variando de 1,5 a 4 metros. (Figura 2.12)



Figura 2.13: Visão geral da proposta. Disponível em: <<http://www.pmf.sc.gov.br/sistemas/consulta/parqueMarina/>> Acesso em 18 de maio 2021.

A inserção do projeto do Parque Urbano e Marina na Beira Mar visa alavancar uma transformação urbana considerando a relação da cidade com sua orla e a conexão com a porção continental e centro histórico na Baía Sul, tendo como princípio o convívio entre usos mistos: público e privado com praças, marina, comércios, serviços, feiras, restaurantes, escola de vela, área de lazer e estacionamento.

Os objetivos principais em relação a esse projeto são: resgatar a relação da cidade com o mar, como no Exemplo da Figura 2.14 na relação entre a praça d'água e a arquibancada, ampliar as opções de lazer, gerar empregos através da implantação dos novos negócios, favorecer o desenvolvimento náutico do município, incrementar o turismo e fortalecer as atividades econômicas já existentes na área, como hotelaria, serviços e gastronomia.

Esses objetivos podem ser concretizados a partir da criação de um programa que abrange todos os setores que impactam a vida dos residentes, a economia local e o turismo náutico, usando os espaços de maneira democrática. São eles: comércio, feiras, marina, restaurantes, escola de vela, área de lazer e estacionamento.



Figura 2.14: Praça da água e arquibancada. Disponível em: <<http://www.pmf.sc.gov.br/sistemas/consulta/parqueMarina/images/antigas.jpg>> Acesso em 18 de maio 2021.

O projeto surgiu a partir do potencial turístico e a vocação náutica da área em particular. Com um estudo de caso e recursos assertivos, o projeto pode impulsionar a localidade. Quanto maior for o reconhecimento da ilha de Santa Catarina, maior será a atração de visitantes, que reconhecerão cada vez mais a região como um agradável destino do Brasil.

Segundo a Presidente do Floripa Sustentável, Zena Becker: "Será uma transformação urbana positiva, com preservação ambiental, geração de emprego e renda, colocando Florianópolis finalmente de frente para o mar. Teremos o tão esperado transporte marítimo, integrado aos mais diversos modais. O esporte e o lazer náutico serão impulsionados e, de forma muito especial, será um grande produto turístico da cidade."



Marina da Glória

ARQUITETOS: AMARO MACHADO-
LOC: RIO DE JANEIRO
ANO: 1979
ÁREA: 12.000 m²

Figura 2.15: Foto aérea da Marina da Glória.
Disponível em: <<http://www.voceviajando.com.br/destinos-az/2016/08/marina-da-glória-rio-de-janeiro/>>. Acesso em 18 de maio 2021.

Outro exemplo relevante no que concerne ao turismo náutico é a região da Marina da Glória no Estado do Rio de Janeiro. Embora a região tenha um grande potencial para a navegação de recreio, as autoridades locais não têm investido adequadamente para explorar esse potencial turístico. Entretanto, houve uma revitalização da região no ano de 1997.

Após a revitalização, de acordo com Midlin (2019) no ano de 1997 passaram 35 (trinta e cinco) embarcações visitantes. Mas, no ano de 2013 o número cresceu para 1124 (mil cento e vinte e quatro) embarcações visitantes. Esse grande crescimento se deu pelos projetos de reestruturação da região tanto do ponto de vista urbanístico quanto de outros tipos de mudanças de acesso à Marina da Glória. Abaixo se descreve algumas importantes modificações que fomentaram o turismo náutico.



Figura 2.16: Romenade: calçadão de acesso ao público no Complexo da Marina da Glória. Fonte: COSTA (2013, p.1).

Essa construção foi fruto de um processo constante de discussão entre arquitetos e órgãos públicos durante 03 (três) anos. De acordo com Costa (2013) o IPHAN-RJ colocou algumas exigências para que o projeto fosse colocado em prática. Desse modo, houve uma readequação e o anteprojeto seguiu para o IPHAN Nacional, conseguindo assim a aprovação definitiva para o empreendimento.



Figura 2.17: Imagem Aérea da Proposta de Índio da Costa. Fonte: COSTA (2013, p.1).

Houve um interesse na utilização de gramado (cobertura vegetal) nas áreas de cobertura, isso porque de acordo com Costa (2013) promovia uma integração visual ao paisagismo do parque. No projeto anterior de 2010 não havia gramado numa área tão grande, apenas no centro de eventos.

Figura 2.18: À esquerda projeto de 2012 e à direita projeto de 2013. Disponível em: < <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/projetos/13.147/4687>>. Acesso em 20 de maio de 2021



Conforme se verifica nos projetos expostos acima (Figura 2.18) há uma grande diferença entre os projetos, não somente nas questões de forma e cobertura vegetal, mas também no número de vagas dispostas para as embarcações, explicando assim o crescimento do número de turistas na região após a revitalização.

Figura 2.19: Proposta: áreas abertas ao público e expansão da ciclovia. Disponível em: < <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/projetos/13.147/4687>>. Acesso em 20 de maio de 2021



Conforme se observou na Figura 2.19, de Costa (2013), o projeto contemplava, além de mais vagas para embarcações, uma área maior para a ciclovia. Isso dava aos turistas maiores possibilidades de lazer, não se restringindo ao modal hidroviário.



Figura 2.20: Imagem atual da Marina da Glória. Fonte: Reprodução (GOOGLE, 2021).

A Marina da Glória mostra como uma área pode ser explorada de forma sustentável no turismo náutico. O estudo e projeto de Índio da Costa (2013) proporcionou à região importante crescimento econômico e também revitalizou uma área que até então não era explorada. Embora tenha de ser levado em conta a segurança e os possíveis problemas que o crescimento do número de embarcações na região pode causar, percebe-se que a área ainda comporta uma região grande que pode ser explorada.

2.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Os estudos de caso estão diretamente ligados às concepções de projeto. Esses se relacionam diretamente com a relação de inserções náuticas no território e a criação de novas infraestruturas secundárias, trazendo reflexões a serem consideradas.

Primeiramente, a Marina Port Vell, em Barcelona, apresenta boas contribuições de relação com a arquitetura sobre mar com a paisagem existente, relacionando os tipos de materiais usados, como o tramado branco, que recobre toda a edificação, ajudando no controle da insolação e ventos, ao mesmo tempo de manter a relação com o entorno marítimo.

Em relação a Marina e Parque Urbano de Florianópolis, o projeto, ainda não construído, visa resgatar a relação da cidade com o mar, criando além de uma infraestrutura de marina, grandes espaços públicos para os moradores e futuros turistas, com a inserção do complexo, busca-se gerar novos empregos e alavancar novos negócios a serem implantados nos arredores.

Por fim, a Marina da Glória demonstra o potencial de crescimento econômico para uma área que está subutilizada, mas que tem potencial para alavancar fluxos turísticos e movimentação econômica.

3

[CAPÍTULO 3]

Impactos pandêmicos ao Turismo de zonas geográficas litorâneas, estratégias de prevenção para o Litoral Norte. O caso de Ilhabela, Brasil

O presente capítulo tem como objetivo compreender as novas faces do turismo, nas condições decorrentes de uma pandemia mundial advinda no ano de 2020. Mais do que qualquer setor da economia mundial, este possui características extremamente voláteis a toda alteração situacional das interações humanas, se retraindo a oscilações sociais, políticas, sazonais e, neste caso, os riscos epidêmicos e pandêmicos que comprometam a saúde pública.

O COVID-19, responsável pela pandemia do último ano no Brasil, gerou a maior emergência de saúde recente e é a doença infecciosa causada pelo novo coronavírus, sendo os primeiros casos identificados em dezembro de 2019, em Wuhan, na China. Desde então, esse vírus proveniente da Ásia atravessou todos os oceanos e contaminou fortemente centenas de países de todos os continentes, estabelecendo, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2020), uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional.

Em 11 de março de 2020, a Covid-19 foi definida como pandemia por causar surtos em diversos países, incluindo o Brasil, que teve seu primeiro caso registrado em 25 de fevereiro de 2020 (OPAS, 2020). Assim sendo, desde fevereiro de 2020 até a atual data de março de 2021, quando se desenvolveu este artigo, a pandemia já atingiu o marco de 120 915 219 casos confirmados e 2.674.078 mortes ao redor do mundo, segundo dados da OMS no cenário brasileiro (e mundial).

Segundo relatório emitido em 13 de outubro de 2020 pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), aponta queda de 5,8% do Produto Interno Bruto (PIB) para o país neste ano. Se esses dados forem confirmados, será a maior retração desde o ano de 1962, quando teve início a série histórica disponibilizada pelo Banco Central. Esses dados apontam para uma queda maior até do que a do ano de 1990, a pior da série, quando o PIB brasileiro teve queda de 4,35%. O segundo maior recuo foi no ano de 1981, com 4,25%. (DW BRASIL,2020)

Segundo Amorim (2020), ao dissertar sobre as consequências que a pandemia do novo Coronavírus trouxe, e afirmar que ela ainda irá desencadear em um horizonte de tempo incerto, cita as preocupações para o setor turístico no caso brasileiro:

Os setores de turismo, hotelaria, eventos e lazer, no Brasil e no mundo, viram os fluxos de caixa das suas empresas diminuir de forma brusca. As preocupações e incertezas quanto ao futuro sanitário e econômico emergiram em mudanças que tiveram e terão que ser tomadas para uma retomada dos setores, pelo menos em curto e médio prazo. (AMORIM, 2020, p.04)

Em síntese, o capítulo tem como objetivo apresentar alguns dos principais temas que se relacionam com os impactos da Covid-19 com a gestão de serviços turísticos e discutir a implementação de mudanças para a gestão do setor turístico de praia e mar nacional.

OBJETIVOS

A pesquisa tem como objetivos estabelecer e alavancar possíveis novas indicações que venham a ser colocadas como direcionadoras para a gestão pública, tendo no território investigado um possível modelo de fomento, sendo : a. Analisar quais as consequências após essa crise sanitária e sobretudo no cenário econômico-financeiro na cidade de Ilhabela, litoral norte do Brasil; b. Compreender a retomada do turismo nacional pós pandemia; c. Propor Estratégias de Contenção de Endemias que venham a auxiliar como protocolos emergenciais para a saúde pública.

A partir destes objetivos, se estabelece uma pergunta norteadora que irá induzir a pesquisa e permitirá a geração de soluções ao longo da sua narrativa:

Quais estratégias de contenção de endemias são necessárias no atual cenário epidemiológico brasileiro que possa fomentar o controle e a prevenção da saúde pública nas zonas litorâneas, tendo a cidade de Ilhabela como modelo para o desenvolvimento de protocolos emergenciais, tanto para a recuperação da saúde quanto do turismo?

METODOLOGIA

A metodologia proposta consistiu em duas etapas:

- a. A primeira etapa consistiu na visita “In loco” no território investigado para avaliação de suas características turísticas e geográficas que propiciou compreender as relações sociais, morfológicas, físicas, conectivas, possibilitando hierarquizar os elementos indutores de economia local por meio de levantamento de aspectos ambientais (Turismo e Meio Ambiente) e aspectos que geram a atual degradação da zona urbana em decorrência do fim das atividades de comércio e serviço local, considerando os impactos as ambiências urbanas;
- b. A segunda etapa consistiu-se em uma Revisão bibliográfica no âmbito da relação entre turismo e saúde pública, revisão de dados dos anos 2020 e 2021 e indicadores referentes à área de estudo da cidade de Ilhabela, considerando sua importância no litoral Norte brasileiro como um polo atrativo de Turismo Ecológico.

Rezende (2020), em seu artigo intitulado de “O futuro do turismo”, relembra como uma pandemia já era esperada há décadas e não era questionado se ela ocorreria, mas sim quando ela poderia vir. Leve-se em conta o que o ex-presidente Norte Americano, Barack Obama, que ganhou o Prêmio Nobel da Paz em 2009, em seu discurso realizado em 2014 em reunião da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), na cidade de Nova York, afirmou:

Pode e provavelmente chegará um momento em que teremos uma doença mortal transmitida pelo ar e, para que possamos lidar com isso de forma eficaz, temos que implementar uma infraestrutura, não apenas aqui em no país, mas globalmente, que nos permita ver rapidamente, isolar rapidamente, responder rapidamente...vamos continuar a ter problemas como esse, principalmente em um mundo globalizado, onde você se move de um lado do mundo para o outro em um dia. (OBAMA, 2014, tradução nossa)

Hoje, em 2021, estamos enfrentando essa doença mortal, transmitida de um país para outro tão rapidamente. O próprio Estados Unidos, que já previa algo como uma pandemia global, é o país que lidera o ranking de mortes por COVID-19, seguido por Brasil e México (G1, 2021). É possível visualizar a dimensão desses dados através da Figura 01.

No Brasil, este cenário tem piorado a cada dia, apesar do início da vacinação. Os dados de contaminações e mortes continuaram a subir e, como podemos visualizar na Figura 3.2, alguns estados brasileiros voltaram à fase vermelha. São Paulo, grande polo brasileiro, tem seus leitos hospitalares lotados e inicia no dia 15 de março de 2021 a Fase Emergencial, a nova etapa incorporada ao Plano SP, onde as restrições são mais rígidas do que na fase vermelha e com toque de recolher das 20h às 5h. (CNN BRASIL, 2021)

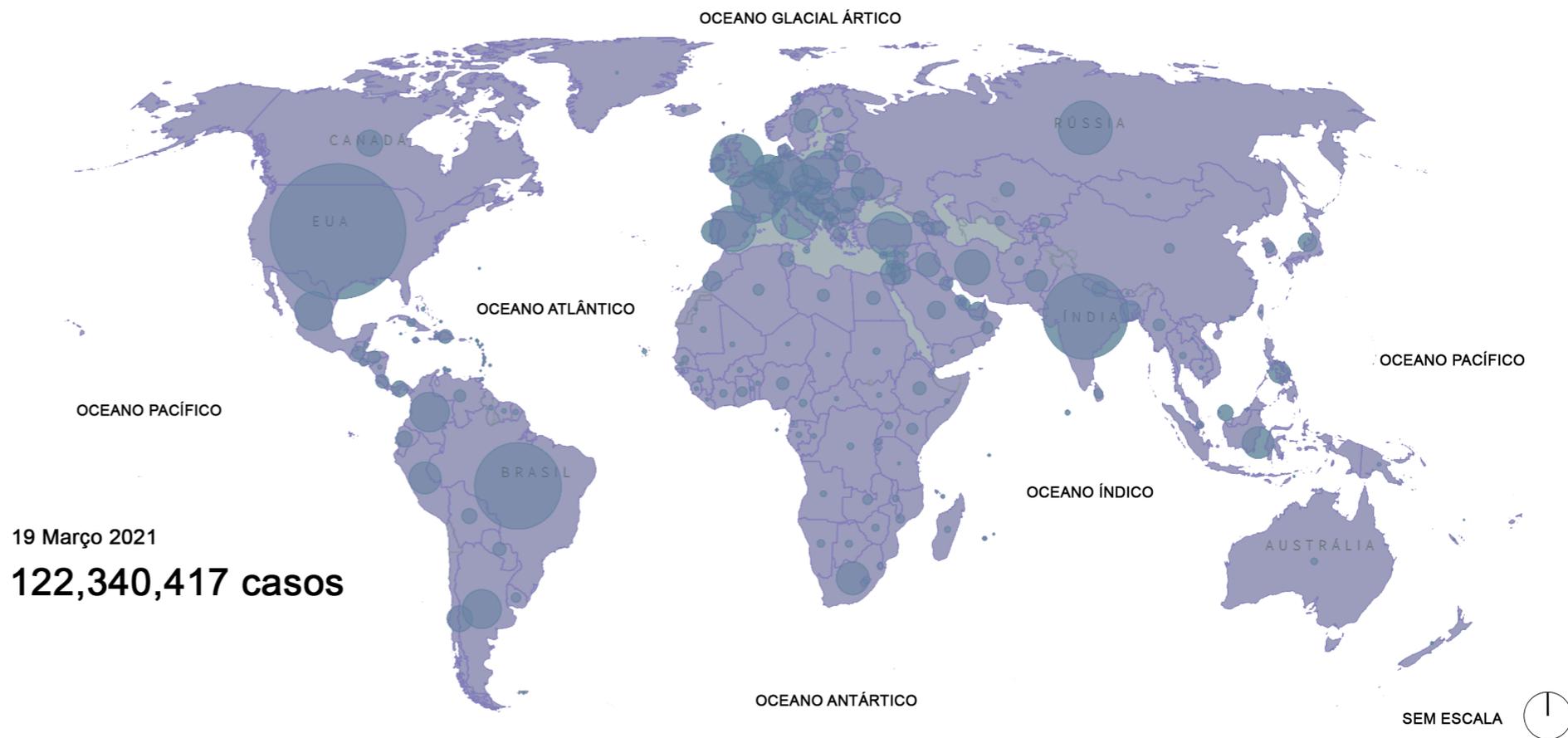


Figura 3.1: Acompanhamento da disseminação do novo coronavírus (19/03/2021). Disponível em: < <https://graphics.reuters.com/CHINA-HEALTH-MAP/0100B59S43G/index.html>>. Acesso em 19/03/2021.

Região	População	Casos Novos	Casos Acumulados	Casos Acumulados 100mi	Óbitos Novos	Óbitos Acumulados	Óbitos Acumulados mi
TOTAIS	210.147.125	75.412	11.277.717	5.367	2.233	272.889	130
Sudeste	88.371.433	26.175	4.053.096	4.586	910	123.836	140
Sul	29.975.984	16.678	2.183.813	7.285	475	35.899	120
Nordeste	57.071.654	16.007	2.617.780	4.587	382	60.158	105
Centro Oeste	16.297.074	8.679	1.196.427	7.341	260	24.014	147
Norte	18.430.980	7.873	1.226.601	6.655	206	28.982	157

Figura 3.2: Coronavírus, casos nacionais (14/03/2021). Fonte: SUS Analítico. Disponível em: <https://susanalitico.saude.gov.br/extensions/covid-19_html/covid-19_html.html>. Acesso em 14/03/2021.

Conforme o Resumo Analítico do Global Financial Stability Report (GFSR) em abril no ano de 2020, período inicial da doença do Coronavírus, foram dadas tais informações:

- a. A doença Covid-19 estabeleceu um novo cenário global, impactando os mercados internacionais e os modelos de finanças;
- b. Alta variação dos mercados de créditos, impactando ativos de riscos e ampliação dos dividendos internacionais;
- c. Quedas dos índices dos mercados emergentes devido a reversão de fluxos de investimento em carteira.
- d. Meta global de salvaguardar a vida dos seres humanos frente às demandas empresariais;
- e. Impulsionar por meio de programas nacionais o desenvolvimento de economias locais de subsistência;
- f. Combate a crise mundial através de protocolos internacionais e de atuação cooperativa entre países com maior capacidade econômica

Esta recessão de mercado impactou rapidamente o setor do turismo, o que ocasionou o fechamento de diversas fronteiras ao redor do mundo, apesar de não ter sido uma orientação inicial da OMS, a restrição da entrada de estrangeiros foi uma das estratégias usadas pelos países para impedir a proliferação do vírus. (JORNAL DE BRASÍLIA,2020)

Desta forma, é possível analisar esta ruptura do turismo a partir do número de voos no cenário nacional e internacional, comparado com os anos anteriores, através do gráfico da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR, 2020). (Figura 3.3).

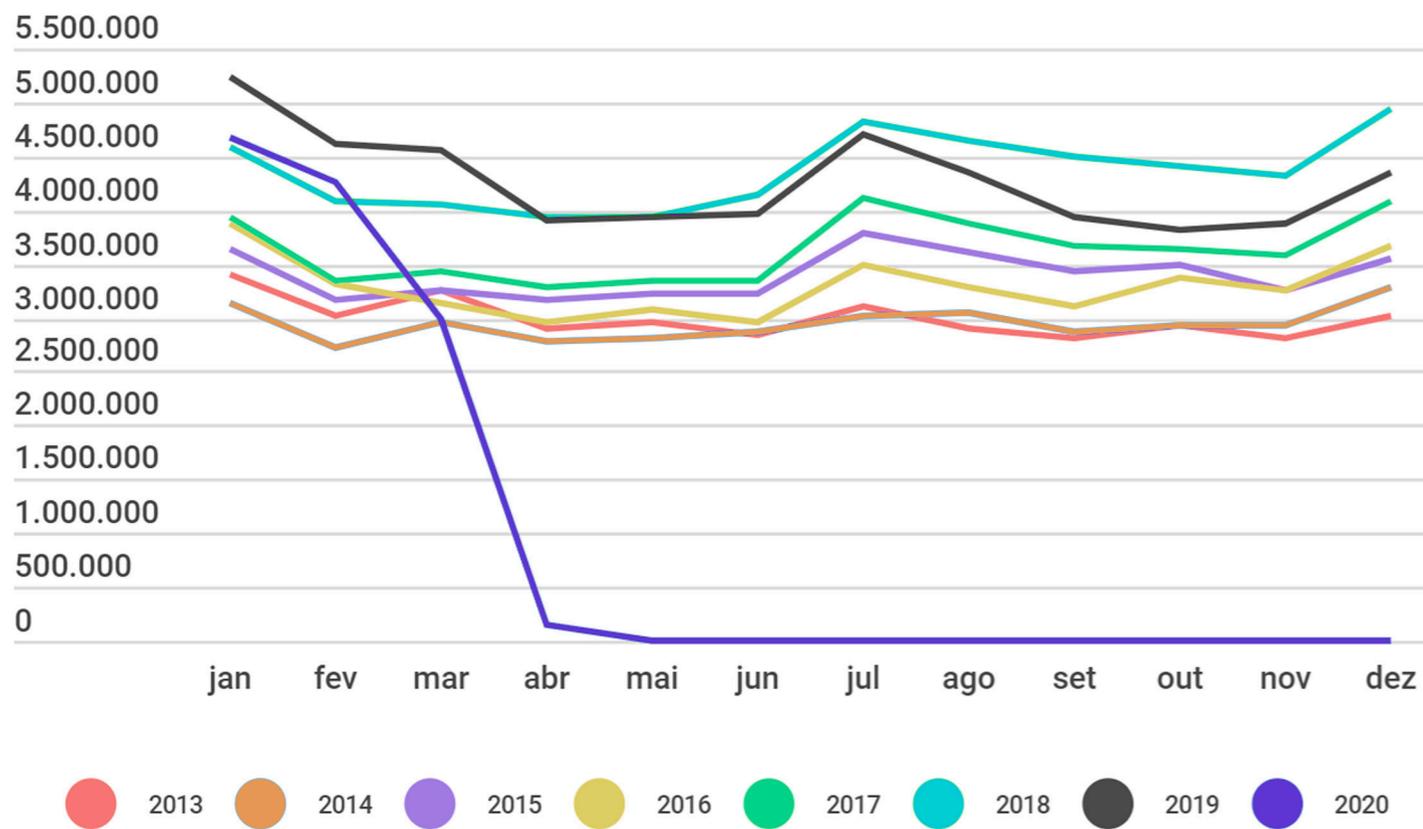


Figura 3.3: Sobreposição - Estatísticas mensais de oferta, demanda, fator de aproveitamento, passageiros transportados e decolagens realizadas. Fonte: ABEAR. Disponível em: <<https://www.abear.com.br/imprensa/dados-e-fatos/#internacional>>. Acesso em 21/03/2021

Segundo Beni (2020), apresenta a afirmação no artigo “Turismo e COVID-19: Algumas reflexões”:

Os dados do tráfego aéreo nacional já nos demonstram um percentual alarmante, apresentando uma retração inédita de 93% no nacional e 98% nos voos internacionais, segundo dados divulgados pela ABEAR. Os números do setor da hotelaria, agências de viagem, eventos, feiras, convenções, exposições, transportes terrestres giram em torno sempre de mais de 95% em média e, pelo que estiver consultando com amigos e antigos companheiros da OMT, WTC e principalmente Aiest e ANFORHT os percentuais são muito próximas em termos globais, e nem poderiam deixar de ser pelas rígidas e necessárias medidas tomadas pelos respectivos governos. O que me preocupa e, muito, é o day after, vencida a pandemia. O setor estará arrasado, descapitalizado com um tempo de recuperação, na minha opinião, de aproximadamente uma década. (BENI, 2020, p. 03)

3.2 ATUAL CENÁRIO

Em atualização do Resumo Analítico do Global Financial Stability Report (GFSR), de janeiro de 2021, os resultados são mais promissores, com a aprovação e lançamento das vacinas, foram elevadas as expectativas de recuperação da economia mundial. Com isso, setores como empresas aéreas, hospitalidade e serviços ao consumidor receberam um pouco de esperança depois de tantos meses conturbados. A expectativa é que, com a diminuição, dos casos haja uma retomada gradual do turismo, movimentando novamente o setor. (Figura 3.4)

Entrando no setor nacional, a primeira dose da CoronaVac (vacina desenvolvida na China e produzida no Brasil pelo Instituto Butantã) foi aplicada no dia 17 de janeiro de 2021, em São Paulo, logo após aprovação da Anvisa para o uso emergencial. (CNN BRASIL, 2021). Apesar de ainda enfrentarmos dados alarmantes em relação à pandemia no Brasil, podemos começar a prever uma retomada gradual para o turismo num futuro próximo e como esses passos de recomeço serão dados. Segundo a Organização Mundial do Turismo, OMT (2021), um terço dos 217 destinos de viagem permanecem com as fronteiras fechadas para turistas internacionais (ONU NEWS, 2021). Com isso, os países que já desfrutam do processo de recuperação do vírus começaram a encorajar a população a usufruir de seu próprio país para o lazer.

Um exemplo de caso exitoso no mundo é a Nova Zelândia, que antes do fechamento das fronteiras já desfrutava de um turismo que tinha parte expressiva da economia nacional. O setor gerava aproximadamente 230 mil empregos e contribuía com NZ \$41,9 bilhões (US \$30,2 bilhões) para a economia local. Com a interrupção do movimento normativo do setor, a Secretaria do Turismo criou campanhas como “Do Something New²” (“Faça algo novo” tradução nossa) que de um jeito bem-humorado e descontraído, incentiva os neozelandeses a (re)descobrir as belezas do país. (O GLOBO, 2021)

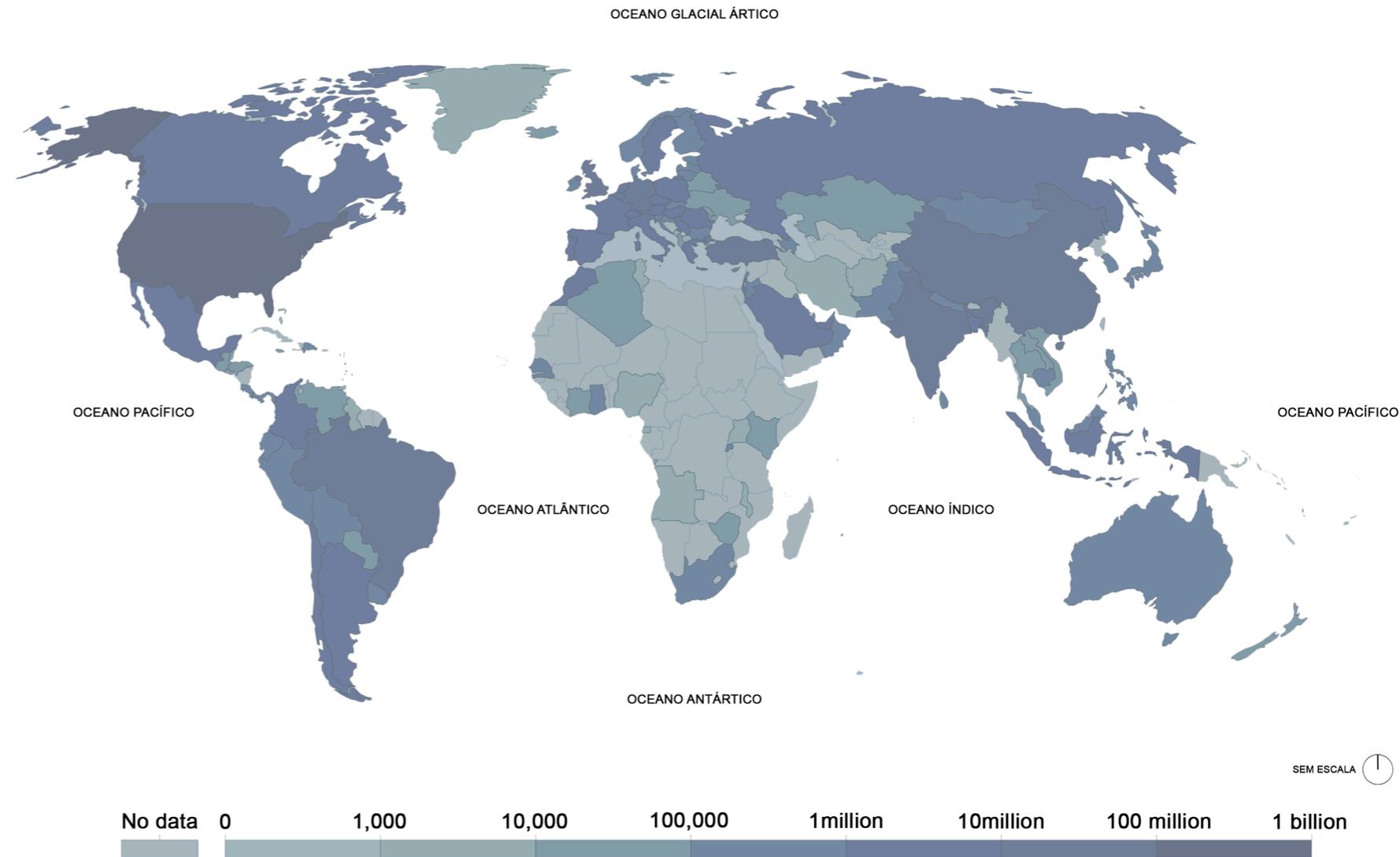


Figura 3.4: Doses da vacina Covid-19 administradas, 18 de março de 2021 Fonte: ABEAR. Fonte: Our World in Data. Disponível em: <<https://ourworldindata.org/covid-vaccinations>>. Acesso em 19 de mar. de 2021.

3.3 TURISMO DE SAL E MAR

Adentrando no setor brasileiro, encontramos os municípios costeiros como grandes polos turísticos, o turismo de “sol e praia”, o qual remete às atividades turísticas relacionadas à recreação, entretenimento ou descanso em praias. Evidentemente, essa é uma das principais procuras do brasileiro, representando 34,3% das viagens de lazer, (Figura 3.5) segundo dados do Ministério do Turismo. (MTur, 2020).

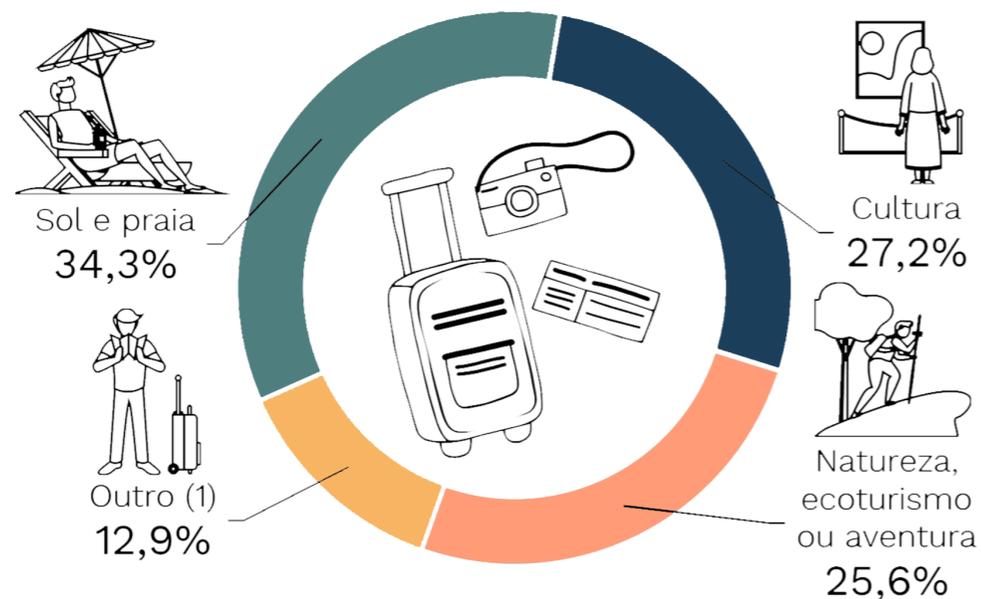


Figura 3.5: Motivo da viagem pessoal a lazer. Fonte: Ministério do Turismo. Disponível em: <<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-54-03/demanda-tur%C3%ADstica-nacional/item/400-boletim-do-turismo-dom%C3%A9stico-brasileiro/400-boletim-do-turismo-dom%C3%A9stico-brasileiro.html>>. Acesso em 20 de mar. de 2021.

Como estudo de caso, o presente capítulo irá analisar Ilhabela, Ilha da cidade de São Sebastião, que localiza-se no Litoral Norte do Estado de São Paulo, com 346 quilômetros quadrados, que a fazem a maior ilha do conjunto do arquipélago de Ilhabela. A maior parte da sua vegetação é composta pela floresta tropical de encosta, a Mata Atlântica, contando também com grande quantidade de ribeirões³ e cachoeiras, dando ainda mais características favoráveis ao potencial turístico do local. (Figura 3.6):

Toda essa diversidade que compõe o território da ilha faz com que se constitua num dos mais expressivos espaços turísticos do litoral paulista, com 32.197 habitantes, mas com uma população flutuante de 70.000 nas épocas de alta (dezembro a fevereiro). A ilha é conhecida nacional e internacionalmente como Capital da Vela, sediando uma vez ao ano a “Semana Internacional de Vela de Ilhabela” considerado um dos maiores e melhores eventos esportivos da vela sul-americana e brasileira, reunindo até 50 mil turistas. (PREFEITURA DE ILHABELA, 2021)

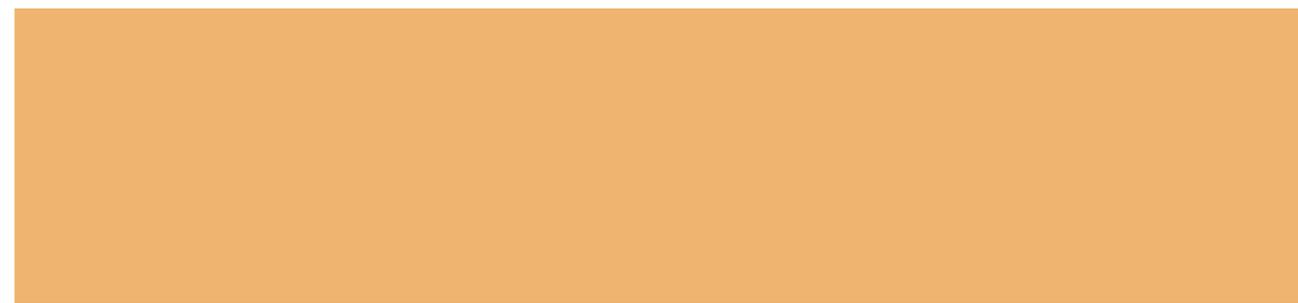




Figura 3.6: Costa Norte, Litoral de São Paulo, Brasil. Fonte: Elaborado pelos autores, 2021.)

Assim como tem afetado todo o Brasil, Ilhabela também foi assolada com casos de Sars-Cov2. (Figura 3.7)



Figura 3.7: Casos de Sars-Cov 2 no município de Ilhabela 18/03/2021. Fonte: Elaborado pelos autores, a partir de dados da Prefeitura de Ilhabela. Disponível em: <<https://www.ilhabela.sp.gov.br/boletimsaude/?fbclid=IwAR0BobludeXMyT1c0IEvtipcljVeVYVW59guMLYUkts1efuRj7ukUbgj9U>>. Acesso em 20/03/2021.

A cidade litorânea teve uma drástica redução de visitantes, devido aos protocolos de distanciamento social, o que ocasionou na retração econômica dos serviços que dependiam do turismo, como pousadas, hotéis, bares, restaurantes e outros comércios. O medo é (e continuará sendo) o futuro pós pandemia, com um empecilho para a volta dessas atividades; porém também pode ser um estímulo ao turismo doméstico, se o visitante buscar por destinos mais próximos à sua residência e locais turísticos que já sejam conhecidos, dando à população maior sensação de segurança.

Em consequência desses protocolos, a “segurança sanitária” será primordial para atrair o visitante, que procurará por “locais com pouca pressão turística, unidades de alojamento, restauração e visitação de pequena dimensão, partilha de experiências ou eventos com poucos participantes e em que seja garantido que exista espaço entre as pessoas.” (ABREU, 2020, p.111). Os fornecedores de serviço deverão implementar novos hábitos para esse novo comum.

Zurab Pololikashvili, o chefe da agência da ONU, certifica que a revitalização do turismo doméstico, irá num primeiro momento, ajudar com diversos postos de trabalho e a gradual recuperação das rendas dos trabalhadores do setor. (ONU NEWS,2021)

Apesar de ter grande papel para a economia global, sabemos que a retomada do setor turístico será lenta e complexa, caminhando para um “novo normal”. Segundo Rita Cruz (2020) a atividade turística poderá levar anos para se recuperar e se elevar aos mesmos patamares prévios à crise.

Mesmo com incertezas sobre como faremos a retomada do turismo, podemos, a partir de exemplos como o da Nova Zelândia, construir cenários factíveis para quando for chegada a hora de aplicarmos essas estratégias em nossos municípios.

Em análise do documento “O Turismo de sol e praia no contexto da Covid-19. Cenários e recomendações” organizado pelo Dr. Camilo M. Botero, Coordenador Geral Rede Proplayas, podemos observar três possíveis cenários para o pós pandemia nas zonas litorâneas. (Figura 3.8)

a. No cenário pessimista, o visitante continua com um medo profundo ao contato social, evidentemente impossibilitando as idas às praias e qualquer lugar que tenha algum contato entre os visitantes. Com um hipercontrole das atividades nas praias, menos turistas, o que acarretará no desemprego para trabalhadores do setor.

b. No cenário tendência, supõe uma volta ao turismo, como se nada tivesse interferido durante esse tempo, o que seria o preferível para aqueles que dependem o seu sustento da atividade turística. Com todos os turistas voltando a utilizar as praias normalmente, o setor retomaria em pouco tempo os patamares anteriores à crise.

c. No cenário otimista, aproveitamos a pandemia para refletir e evoluir em questões que já não eram tão boas no anticrise. As visitas às praias se tornariam mais sustentáveis e responsáveis no qual a praia já não mais é somente um espaço de socialização, mas principalmente um lugar de encontro com a natureza. Cada praia também terá uma abordagem diferente, dividindo os turistas em suas preferências de lazer.

CENÁRIO PESSIMISTA	CENÁRIO TENDÊNCIA	CENÁRIO OTIMISTA
Medo profundo ao contato social	Retorno ao imaginário do sol e praia convencional	Novo conceito de turismo de praia
Aumento exponencial das restrições para o uso das praias	Retorno do turismo nacional a curto prazo	Economia Neuronal Pequenos empreendedores como base Aliança local/global
A praia deixa de ser um lugar atrativo para visitar	Retorno do turismo internacional a médio prazo	Aumento do valor agregado do produto turístico Patrimônio Cultural Patrimônio Natural Socioeconômico
Redução drástica de turistas, especialmente estrangeiros	Práticas sociais nas praias sem mudanças significativas	Diversificação do produto turístico Tipo de experiência Tipo de praia
Maior precarização da economia das praias	Recuperação das fontes de trabalho	Fortalecimento Governança de Praias
Explosão de conflitos sociais por competição excessiva	Os níveis de informalidade são mantidos	Gestão de praias mais inclusiva
Hipercontrole da informalidade das atividades nas praias	O Estado continua como o principal responsável pela gestão das praias	Autorregulação do Turismo
Concentração do turismo de sol e praia em condomínios e resorts	O modelo massivo de sol e praia é mantido	Percepção Social Pró-Ambiental
Aumento do desemprego e conflitos socioeconômicos	Os processos de degradação ambiental continuam	Melhores turistas ao invés de mais turistas
O Estado deve extremar medidas para o controle do uso da praia	Os processos de aculturação são aprofundados	
Restrições ao uso da praia como espaço público	Aumento da concentração dos produtos econômicos	

Figura 3.8 Cenários pós pandemia. Fonte: Elaborado pelos autores, através de dados “O TURISMO DE SOL E PRAIA NO CONTEXTO DA COVID-19” (2021).

3.4 ELEMENTOS DE GESTÃO PARA A RETOMADA EMERGENCIAL DO TURISMO DA CIDADE DE ILHABELA

As estratégias colocadas a seguir, pensadas primeiramente para o município escolhido de Ilhabela, são aplicáveis a outras zonas costeiras, desde que analisadas e escolhidas as mais pertinentes a cada caso, são consideradas macro recomendações para a situação emergencial a qual a cidade está exposta e se tomam como norteadoras para a retomada do turismo de sol e praia:

1. Auxílio aos trabalhadores formais e informais da área litorânea: Com o início da pandemia, muitos trabalhadores enfrentam dificuldades em manter seus empreendimentos funcionando, o primeiro passo seria prestar auxílio a esses profissionais, através de um plano de apoio baseado em subsídios mensais oferecidos pelo Governo.
2. O retorno às praias não pode ocorrer com as mesmas deficiências que existiam no início da crise, por isso devem ser preparados novos cenários para a retomada, já que o público voltará mais exigente, buscando melhor qualidade e sustentabilidade na atividade turística. No caso de Ilhabela, uma das principais problemáticas é o problema com o saneamento básico, que provoca enormes desconfortos e inconveniências, tanto aos moradores quanto aos turistas. Um dos fatores para isso é a superlotação da ilha em épocas de alta, gerando aumento da contaminação das cachoeiras e das praias, conseqüentemente a degradação da fauna e flora local. Como estratégia para melhoria dessa questão, é proposto um limite de pessoas permitidas na ilha, controlado pela entrada da balsa. Algumas praias, como a São Pedro e a Iporanga, que ficam lado a lado no Guarujá/SP, já possuem esse sistema de controle, com isso, a areia branca e a água límpida do mar, são mantidas preservadas.

3. Cooperação entre os empreendedores: Sabemos que a retomada será gradual, e como novos protocolos de saúde e um fluxo menor de turistas, a entrada de capital para a ilha irá ser menor. Com isso os trabalhadores, tanto de pequenas e médias empresas, como até o profissional autônomo, podem criar redes de cooperação, com a intenção de incrementar o poder de negociação de suas atividades e produtos.

4. Mesmo aqueles que já têm um apego emocional àquelas praias, podem ficar reflexivos sobre visitar ou não o local em um cenário pós pandêmico. Por isso se faz importante a relação com as pessoas que estão visitando a ilha, isso por meio de questionários virtuais e dos sites oficiais do município, onde o turista poderá fazer suas observações sobre sua estadia no local, além de poder ajudar a resolver algumas questões específicas. Isso fará com que as pessoas que planejam viagens e passeios a essas zonas litorâneas se sintam muito mais seguras sobre o que irão encontrar durante seu período na cidade.

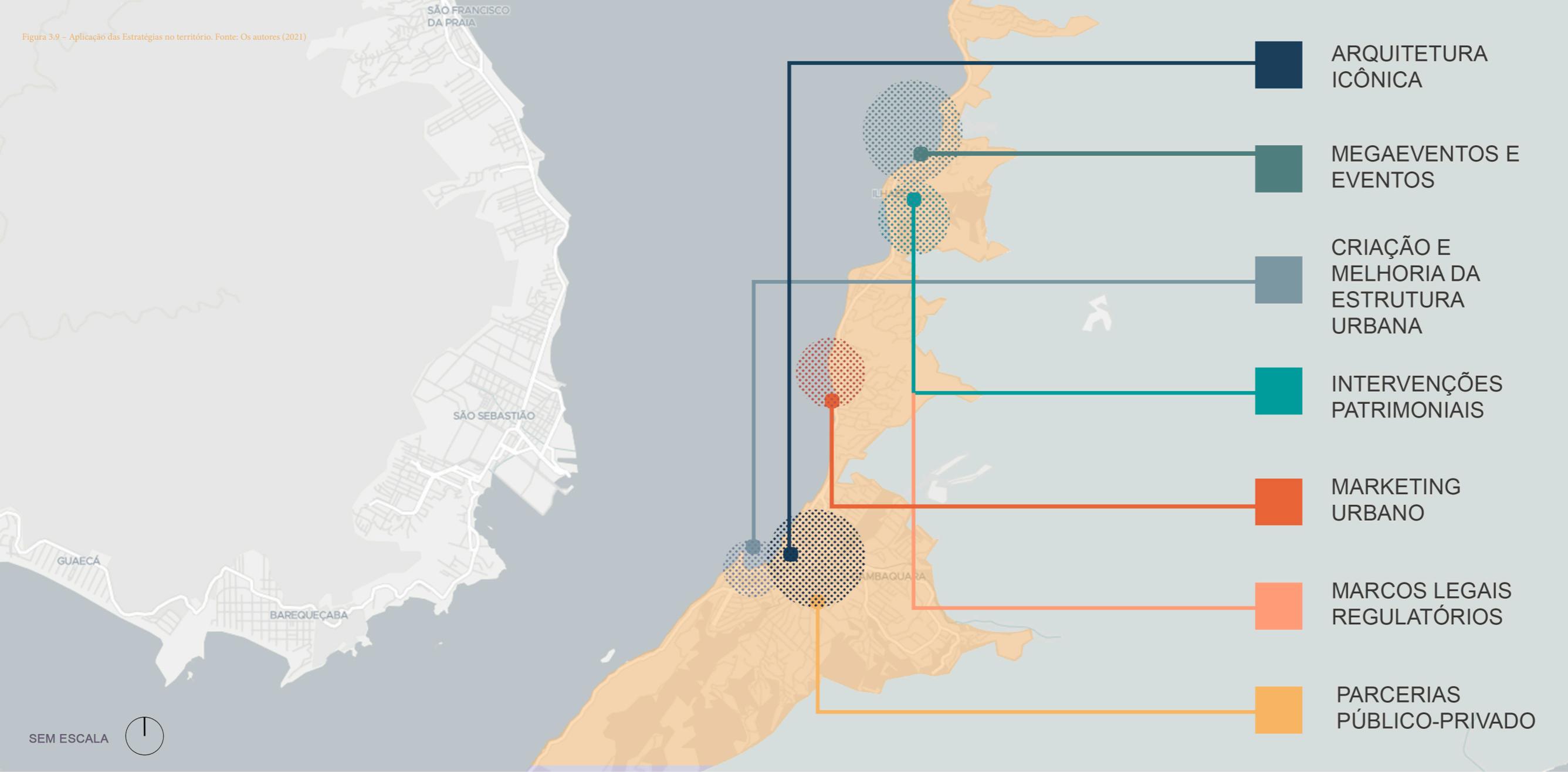
5. Definir nichos específicos para cada praia: Há quem prefira passar o tempo com atividades esportivas, outros já preferem um bom guarda-sol e pé na areia. Essas diferenças podem ser um caminho para concentrar em cada praia, nichos específicos de pessoas. Para isso, cabe às autoridades responsáveis pelo local, esse mapeamento incluindo dados físicos, tipologia de uso, acessos, equipamentos e mobiliário urbano. Criando um documento que permita ter uma visão geral e rápida de cada praia, assim o visitante pode fazer sua escolha previamente, e ir direto à praia desejada.

6. No pré pandemia, estávamos acostumados a um turismo vai e vem, muitas vezes passando de cidade em cidade e ficando poucas horas em cada localidade, com a esperança de aproveitar um pouco de tudo. A proposta é caminharmos para um “turismo de ir devagar”, onde os visitantes possam se permitir a viver uma experiência mais profunda em cada lugar, passando mais tempo e assim se sentindo mais seguros também em relação aos protocolos de saúde.

A partir destas recomendações, a pesquisa aponta para a implementação das atividades turística, comercial e econômica por meio da estruturação de estratégias de turismo específicas para o desenvolvimento dos diversos âmbitos existentes no território da ilha. Essas estratégias buscam estabelecer novos cenários para que se possa, ao longo do tempo, recuperar e estabilizar as funções e processos de ocupação local (Figura 3.9).

Sendo definidas como: Estratégias de Turismo: **a. Arquitetura Icônica:** a1. criação de objetos que sirvam de resposta à ausência de marcos; a2. uso de materiais e tecnologias que causem quebra na monotonia da paisagem; a3. criação de marcos em áreas verdes (pontos de encontro); a4. implantação de ícones em áreas centrais degradadas; **b. Megaeventos e eventos emblemáticos:** b1. utilização de megaeventos para encorajar a revitalização urbana; b2. estímulo de marketing dos elementos culturais existentes da cidade; b3. feiras gastronômicas e culturais que mobilizem a comunidade local; **c. Criação e melhoria da estrutura urbana:** c1. criação de redes hoteleiras e núcleos capacitores de apoio; c2. remodelagem da estrutura viária; c3. espaços de ensino de suporte à economia criativa; c4. suporte aos serviços de infraestrutura básica; c5. criação de equipamentos culturais; c6. conversão de áreas degradadas em núcleos comerciais e áreas verdes; **d. Intervenções Patrimoniais:** d1. identificação e consolidação dos espaços históricos; d2. desenvolvimento das novas arquiteturas que complementam o existente histórico; **e. Marketing Urbano:** e1. definir a imagem da cidade a ser vendida; e2. promoção dos circuitos históricos; e3. enfatizar a presença do ecoturismo na região; **f. Marcos legais regulatórios:** f1. regulação de planos específicos às potencialidades dos centros históricos; f2. gestão participativa; f3. incentivos fiscais para inserção de comércio local e artesanato de centro; f4. regulamentação e intervenções nas parcerias público-privada; **g. Parcerias público-privado:** g1. subsídios a grandes empresas que patrocinam o desenvolvimento; g2. parcerias com a comunidade local através de iniciativas mutualistas.

Figura 3.9 – Aplicação das Estratégias no território. Fonte: Os autores (2021)



3.5 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Percebe-se ao longo da investigação a carência de uma política nacional de suporte para os territórios costeiros nacionais brasileiros, sendo que tal fato em Ilhabela aponta para a necessidade de estabelecer uma nova estrutura de conformação territorial entre os usos e demandas das altas temporadas, o turismo sazonal e a subsistência local de seus moradores.

A presente iniciativa passa pela implementação de estratégias conforme apontadas nos resultados que buscam estabelecer uma nova imagem possível para a renovação das características e dos protocolos, que se tornam essenciais após este processo epidemiológico vivenciado mundialmente.

São estas conспirações conforme questionamento levantada pela pesquisa:

Quais estratégias de contenção de endemias são necessárias no atual cenário epidemiológico brasileiro que possa fomentar o controle e a prevenção da saúde pública nas zonas litorâneas, tendo a cidade de Ilhabela como modelo para o desenvolvimento de protocolos emergenciais, tanto para a recuperação da saúde quanto do turismo?

Deste questionamento surgem as considerações quanto às estratégias e suas temáticas a serem aplicadas, partindo do estabelecimento de uma nova imagem ao local através de possíveis ícones no território por conta de novas arquiteturas que venham a impulsionar novos programas e funcionalidades ao local. Propiciar a ressignificação do território com a inclusão de eventos ou atividades que venham ser inserida ou que já estejam nos circuitos internacionais.

Ambas as iniciativas podem vir a atuar como fomentadoras para novas redes tanto no âmbito hoteleiro quanto na estruturação de novos setores para a capacitação de serviços para a ilha, permitindo territorialmente que haja neste processo a inclusão junto ao patrimônio histórico, cultura e imaginativo do local, como atrativo para a construção da nova imagem da cidade pós pandemia.

Esta nova estrutura possibilitará em um horizonte temporal um “Marketing Urbano”, uma imagem recuperada e competitiva frente a outros setores do turismo nacional pautado em uma legislação fomentadora de marcos regulatórios para a sanitariedade pública e ocupacional das novas infraestruturas locais de serviço e comércio, assim possibilitando a integração e a chegada de novos investimentos que permitam estabelecer novas parcerias público e privadas ao local.

NOTAS:

¹ Trecho da entrevista do ex-presidente americano Barack Obama para a ONU em 2014. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=pBVAnaHx-HbM>>. Acesso em 20 de mar. de 2021.

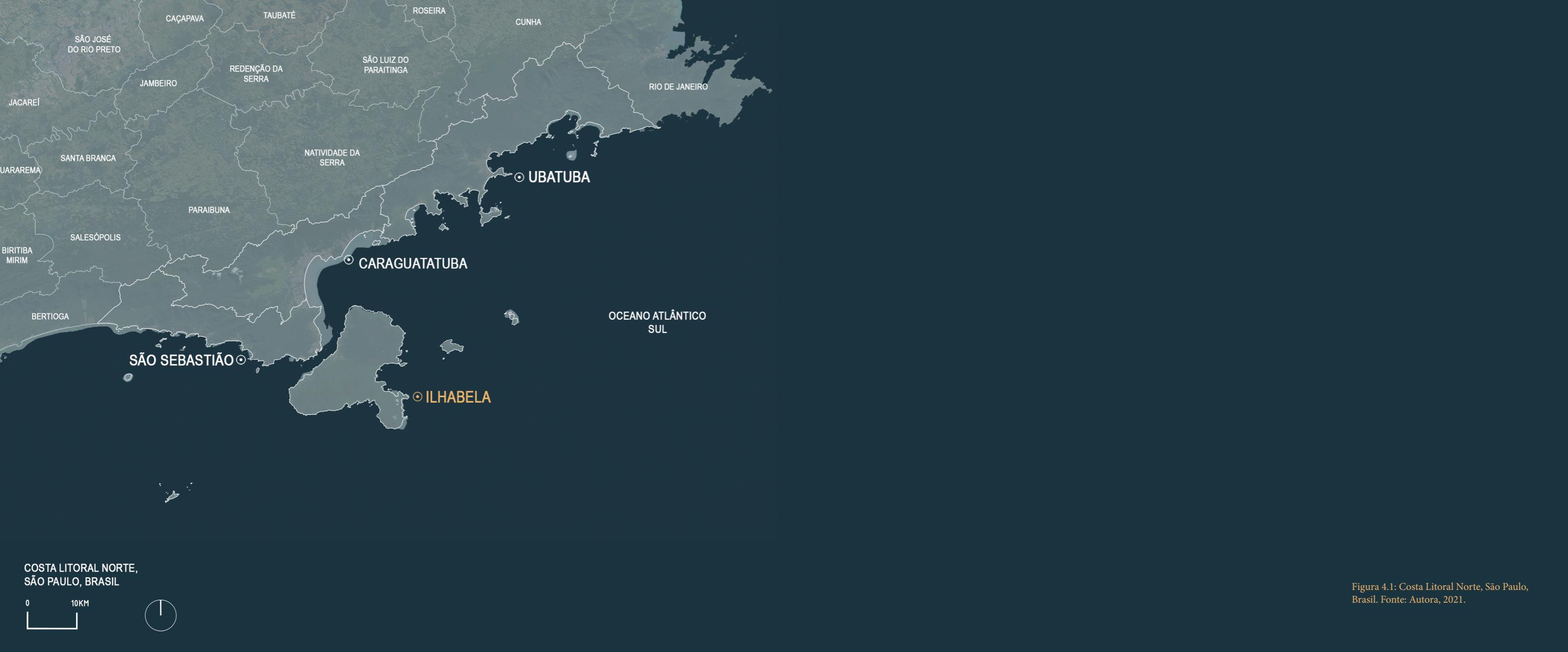
² Vídeo “Do Something New” criado pela Secretaria do Turismo da Nova Zelândia. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=tkRYIp1C1ns>>. Acesso em 20 de mar. de 2021

³ Curso de água maior do que um regato, mas menor que um rio.

4

[CAPÍTULO 4]

Território investigado



COSTA LITORAL NORTE,
SÃO PAULO, BRASIL



Figura 4.1: Costa Litoral Norte, São Paulo, Brasil. Fonte: Autora, 2021.

A ilha de São Sebastião, situada no litoral norte do estado de São Paulo, abriga o município de Ilhabela, estância balneária famosa por suas praias, trilhas e cachoeiras. É a maior ilha do conjunto, com 346 quilômetros quadrados, sendo considerada a segunda maior ilha da costa brasileira, perdendo apenas para a ilha de Santa Catarina, que abriga o município de Florianópolis. É separada do continente pelo canal de Toque-Toque, de extensão de 18 quilômetros e largura média de 4 km.

A história de habitação da Ilha de São Sebastião inicia-se antes de 1500. Desde então, foi marcada pela passagem de índios e estrangeiros na região. A segunda expedição portuguesa enviada à ilha foi responsável pelo rebatizado de Ilha de Maembipe para São Sebastião. A região permaneceu completamente desabitada ao longo dos primeiros 100 anos após a passagem da expedição comandada por Gonçalo Coelho.

Já no século XVIII, a Ilha de São Sebastião teve um aumento significativo da população, formando um pequeno povoado, onde hoje se localiza o centro turístico de Ilhabela. Depois dessa primeira crescente, veio outra a partir de 1806 devido ao ciclo econômico do café.

O local experimentou 80 anos de opulência e grande poder econômico, graças à agricultura e, principalmente, à produção de café. De acordo com Diniz (2011), com a Abolição da Escravidão, em maio de 1888, encerrou-se o ciclo do café na ilha, porque toda mão de obra empregada na atividade era escrava e gerou aproximadamente 70 anos de estagnação econômica levaram a reestruturação da natureza que foi devastada pela agricultura.

“Em 1º de janeiro de 1939, Vila Bela da Princesa passou a denominar-se Vilabela; depois Formosa e, por fim, em 1º de janeiro de 1945 o nome do município passou a ser Ilhabela” (Diniz, 2011). Após altos e baixos, no fim do século XX passou a chamar a atenção do turismo e iniciar uma nova fase, diferenciando-se dos demais municípios da ilha.

Segundo Lamparelli (1999), esse aperfeiçoamento da infra-estrutura surgiu em decorrência principalmente da construção do terminal petrolífero de São Sebastião, que, devido à saturação do Porto de Santos, passou abrigar toda movimentação de petróleo da região e do interior paulista, chegando a receber por volta de 55% do petróleo transportado nacionalmente (FERRI, 2007, pág. 23).



Figura 4.2: Pier da Vila - 1930 - Lancha da Santense no Pontão e Hotel Villa Bella - Arquivo Waldemar Belisario

4.1 O TURISMO NA ILHA

Com 120 quilômetros de costa e cerca de 40 praias, Ilhabela destaca-se como uma região potencialmente promissora para o setor do turismo náutico. Isso porque as águas do canal são propensas aos esportes náuticos e a fauna e flora são abundantes, o que torna a ilha um dos principais destinos turísticos de São Paulo.

Além dessas razões, a grande área urbana (Figura 4.3) e o acesso à cidade também contribuem para o turismo náutico. A área urbana central da cidade de Ilhabela é formada por 13 bairros, totalizando uma área de 15,069 Km². Essa área foi palco de implantações de novos serviços e instituições, como hospedarias, restaurantes, agências e guias de turismo. Esses setores de serviços do município, apoiados no turismo, correspondem a 85,83% do PIB (IBGE, 2007). (Figura 4.3). Foi enxergando esse potencial que a partir de 1970 o governo do município passou a criar incentivos para implantação desses serviços e recursos ligados ao turismo

O acesso ao município também é vantajoso para o turismo na região, pois é realizado exclusivamente por mar. São balsas que operam entre São Sebastião e Ilhabela em viagem de 1,5 km com duração de cerca de 20 minutos, usadas como transporte principal entre a ilha e os outros territórios próximos.

Todos esses benefícios chamaram a atenção de pessoas de outras localidades, impactando diretamente na quantidade de residentes em Ilhabela. Grandes obras de infraestrutura da região, como a ampliação do Porto de São Sebastião e a ampliação do Terminal privado marítimo da Petrobras (TEBAR) levarão a esse crescimento. A ilha apresentou na década de 2000 a 2010 o 3º maior crescimento do litoral paulista, com Taxa de Crescimento Anual (TGCA) de 3,12% a.a. No mesmo período, a taxa em São Paulo foi de 1,17 a.a.



Figura 4.3: Mapa localizando a área urbana de Ilhabela, a oeste da Ilha na face voltada para o Canal de São Sebastião da Ponta das Canas a Ponta da Sela. Fonte: Autora, 2021

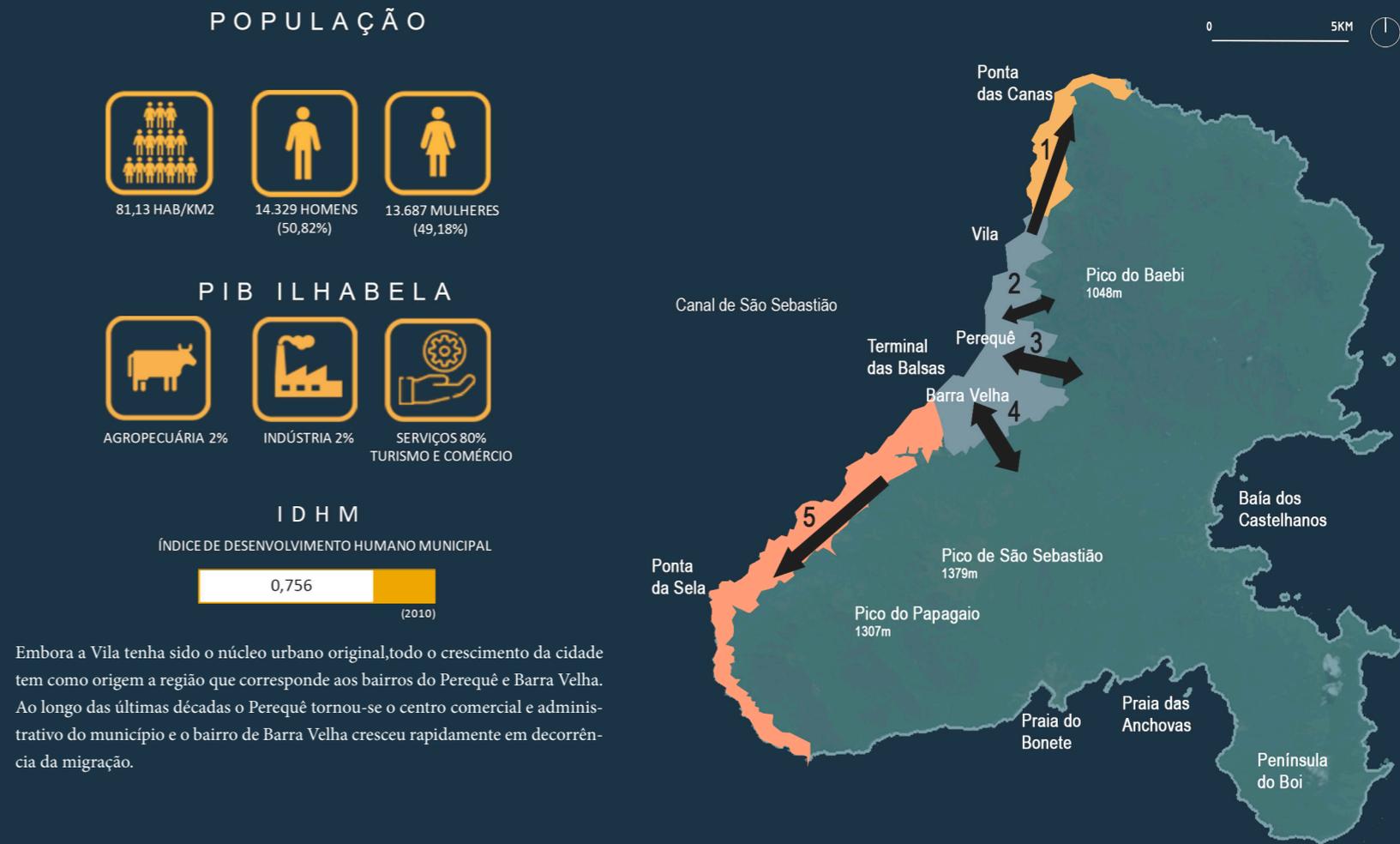
A população caiçara, que subsistia basicamente da pesca e agricultura, encontrou nessa indústria do turismo uma fonte de renda. Assim, muitos abandonaram suas atividades tradicionais e se tornaram dependentes dessa atividade sazonal.

Com a promessa de que as atividades turísticas trariam progresso e crescimento econômico ao município e a população, as regiões próximas às praias, antes habitadas pelos caiçaras, foram tomadas por residências de veraneio, condomínios, hotéis ou estabelecimentos comerciais, como bares e restaurantes, os quais têm como público alvo os turistas.

Portanto, ao passo que a atividade turística se expande, outras modalidades passam a disputar o mesmo espaço, o que afeta tanto a organização da população, quanto os recursos naturais existentes em seu território. De acordo com Diniz (2011), enquanto as regiões mais perto das costas eram voltadas para o turismo, a população local, ia cada vez mais habitando o interior da ilha. (Figura 4.4)

Para os pescadores, essa transformação acarretou em maiores dificuldades no exercício da profissão. O transporte do equipamento de pesca até à beira mar, por exemplo, leva muito mais tempo e o acesso foi limitado, pois as residências de veraneio foram construídas muradas, diferentemente das residências tradicionais caiçaras, nas quais permitiam que o acesso ao mar fosse livre.

Essa mudança da organização espacial e dos investimentos também traz impactos negativos para as paisagens de Ilhabela. Campos (2005) afirma que o turismo, consome a cultura local, degradando e comercializando o ambiente e suas paisagens, além de causar segregação excluindo os moradores locais de suas moradias originais.



Embora a Vila tenha sido o núcleo urbano original, todo o crescimento da cidade tem como origem a região que corresponde aos bairros do Perequê e Barra Velha. Ao longo das últimas décadas o Perequê tornou-se o centro comercial e administrativo do município e o bairro de Barra Velha cresceu rapidamente em decorrência da migração.

Figura 4.4: Evolução urbana e principais linhas de crescimento em Ilhabela. Fonte: Autora, 2021, partir de informações Rcoha e Silva, 2009.

Isso porque a área de ocupação com fins turísticos no município apresenta-se na estreita faixa litoral, onde grande parte desse território está enquadrada como Área de Preservação Permanente. O aumento da população acabou acarretando na ocupação de áreas não estipuladas pela legislação. O município de Ilhabela possuía em 2009, segundo o IBGE, cerca de 28.000 habitantes residentes, sendo que desse total, aproximadamente 6.000 habitantes (mais de 20% da população) que residia de forma não regularizada.

Em outras palavras, áreas de preservação sendo exploradas e moradias fora dos enquadramentos ambientais vigentes no que diz respeito ao descarte adequado de resíduos sólidos e efluentes.

No caso de Ilhabela, a falta de atenção com os recursos naturais e a segregação ocorreu devido à falta de planejamento, que não incluiu a preocupação com a história e os moradores locais.

Por fim, apesar dos desgastes que o Turismo veio a ocasionar em Ilhabela, acredita-se que sendo articulado da maneira correta, particularmente o náutico, tem muito a agregar para a região. De acordo com Zamith (2012), “pode contribuir para a revitalização dos recursos existentes, para a atração de novos mercados e para a consequente atenuação da sazonalidade e aumento do volume de negócios”. Assim, o planejamento bem executado, dinamiza o destino turístico, colaborando para o aprimoramento das áreas turísticas já existentes e fortalecendo os destinos pouco frequentados pelos visitantes, sem excluir os interesses das outras atividades e dos moradores locais.

4.2 BARRA VELHA

Barra Velha é uma das praias que compõem os 36 km de litoral da Ilhabela. Percebe-se que esse bairro é um ponto de convergência entre pedestres e veículos. Isso porque os pedestres podem percorrer a calçada ao lado da via que vai de norte ao sul. Num trecho relevante ela recebe o nome de Avenida Princesa Isabel.

É preciso destacar, conforme Nascimento (2011), que houve um crescimento populacional relevante desde meados de 1960 até 2010: “enquanto os bairros mais acessíveis, como os da planície do Perequê, já se encontravam loteados em 1960, sua vertente oceânica ainda registrava aspectos relacionados à produção mercantil simples” (NASCIMENTO, 2011, p. 35).

Entretanto, com a integração do território da ilha por duas estradas de rodagens (Perequê-Castelhanos) pela via transversal e a Perimetral, houve uma melhoria nos deslocamentos e, entre outros aspectos, acabou contribuindo para o crescimento populacional. A construção dessas vias se deu através de um convênio em 1966 entre a Prefeitura e o DER-SP. Segundo Nascimento (2011, p. 96): “a primeira visava interligar por meio de uma rota que atravessasse o espigão central da ilha, a face continental com a vertente oceânica e a segunda estrada buscava contornar, beirando o mar, toda a extensão de Ilhabela”. Esse aspecto é facilmente identificado na figura 4.5.

Observa-se que alguns bairros do Perequê e Itagassu já possuíam algum loteamento, mas com baixa densidade demográfica ainda. Por outro lado, o Bairro de Barra Velha não tinha nenhum loteamento ainda. Segundo Noffs (2007) em meados de 1960 a área ocupada equivalia a menos de 16% da ocupação total, sendo que o restante ainda estava sem loteamento, o que é diferente na atualidade.



Figura 4.5: Loteamento e Vias em construção em 1966. Fonte: NOFFS, 2007, p. 94.

Já por volta de 2010, após a chegada pelo ferry-boat, já se notava que o Bairro de Vila Velha possui uma concentração relevante de pessoas, segundo Nascimento (2011) 30 mil habitantes. Esse crescimento também significou um aumento no comércio local nas adjacências da Avenida Princesa Isabel, que já se viam serviços dos mais variados como: autopeças, acessórios náuticos, supermercados, farmácias, postos de gasolina, concessionárias de veículos e academias. Ainda de acordo com Nascimento (2011, p. 33):

Afastando-se da avenida e, conseqüentemente, da praia, tem-se acesso, por meio de ruas pavimentadas com bloquetes, às áreas residenciais do bairro. À medida que se avança por essas ruas, chega-se a outros bairros, que, por sua vez, são contíguos a outros bairros e assim em diante, até que a ocupação seja proibida pelos limites do Parque Estadual de Ilhabela (PEIb), ou proibitiva em razão das condições físicas do relevo.

Barra Velha, está na Zona Urbana de Restrição Geotécnica 2 (ZU2): compreende as áreas que possuem como características relevos de inclinação entre 0 e 30%. Corresponde aos terrenos urbanizáveis com baixas restrições. Permite-se implantação de módulos de tamanho mínimo de 450m, sem desdobro em áreas localizadas nos bairros do Perequê, Vila, Itaquanduba e Barra Velha. Nos demais bairros o tamanho mínimo deve ser 600m, com taxa de ocupação de 30% e coeficiente de aproveitamento de 0,50.

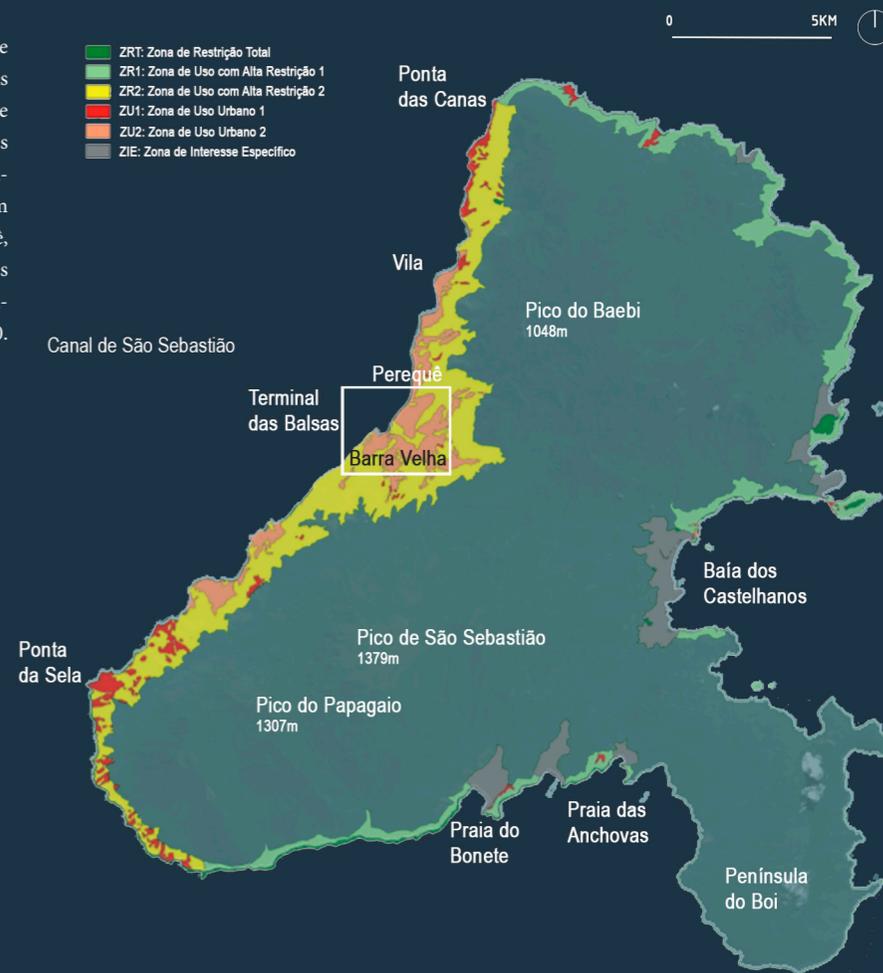


Figura 4.6: Zoneamento em Ilhabela. Fonte: Autora, 2021, a partir de informações Rocha e Silva, 2009.

É preciso destacar que algumas áreas da Barra Velha podem ser compreendidas como “menos valorizadas” devido ao crescimento de ocupações nos entornos dos condomínios e casas de veraneio. Uma das principais ocupações é o chamado “Buraco Fundo”, que segundo Nascimento (2011) trata-se de um conjunto habitacional que foi erguido pelo Conjunto Habitacional financiado pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU), conforme Figura 4.7.



Figura 4.7: Buraco Fundo na Barra Velha.
Fonte: NASCIMENTO (2011, p. 36).

Esses aspectos históricos e também demográficos são relevantes na análise da potencial turístico que o investimento náutico pode trazer para ilha. Isso porque essas questões devem ser levadas em consideração para escolha de áreas de investimentos.

Esses aspectos históricos e também demográficos são relevantes na análise do potencial turístico que o investimento náutico pode trazer para ilha. Isso porque essas questões devem ser levadas em consideração para escolha de áreas de investimentos.

Dito isso, é preciso destacar também que, seguindo pela Avenida Princesa Isabel, na rotatória, há uma praça que contém uma estátua. O monumento foi erguido em homenagem à população caiçara. Segundo Nascimento (2011, p. 37): “contornando essa figura imóvel, feita em metal, que representa um homem em cima de uma canoa carregando em seus ombros uma feira de peixes, é possível se deslocar para as praias da região central, passando por Barra Velha”.

Na ilha também se verifica, como no caso desse monumento descrito acima, um respeito pela história das populações que historicamente habitaram a ilha. Feitas essas digressões, argumenta-se que o bairro de Barra Velha é um local estratégico para a implantação de um centro de capacitação devido a sua localidade, conforme se exemplifica na Figura 4.8:



Figura 4.8: Pontos Relevantes na Barra Velha
Fonte: Autora, 2021.

Ademais, é a primeira zona de contato que os moradores e turistas têm com a cidade. Essa região também é próxima de bairros que apresentam maiores deficiências, sendo uma área que receberá uma grande quantidade de moradores que buscam a capacitação. Saco da capela é outro ponto interessante devido a ser um polo náutico onde a maioria dos velejadores se encontra. Lá também está presente a Escola da vela de Ilhabela e os clubes náuticos, que atraem uma grande quantidade de turistas. Devido a essa atenção para área, é importante para os moradores da ilha que haja um Centro de náutico para melhor atender aos visitantes e os moradores locais.

4.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Diante dessas relações de trabalho-turismo-desenvolvimento a escolha do local, o bairro de Barra Velha se mostra como adequada ao projeto, por ser um dos locais mais urbanizados da ilha, com o atrativo de ser o ponto de entrada do município, fazendo com que haja grande movimentação de turistas.

As características reconhecidas no contexto atual do município de Ilhabela, possibilitam estudos para reconexão da área, na intenção de mesclar a ação do turismo, com a vida local.

Se ve necessário melhorar sua infraestrutura e desenvolver o vínculo entre o Turismo Náutico e a cidade, projetando um local que propicie uma reconexão com a água, criando locais de permanência e convívio para a população e o visitante.

5

[CAPÍTULO 5]

LOCALIZAÇÃO

O projeto está localizado no bairro de Barra Velha, Ilhabela, São Paulo. A área é um local estratégico para a implantação de um complexo (Marina, Escola de vela e remo e oficina de barcos), devido a sua localidade próxima da principal área de serviços e comércios da ilha. Ademais, é a primeira zona de contato que os moradores e turistas tem com a cidade, essa região também é próxima de bairros que apresentam maiores deficiências sendo uma grande quantidade de moradores que buscam empregos.

Figura 5.1: Vista aérea da localização do projeto em Barra Velha.
Fonte: Autora, 2021.



IMPLANTAÇÃO E DIRETRIZES

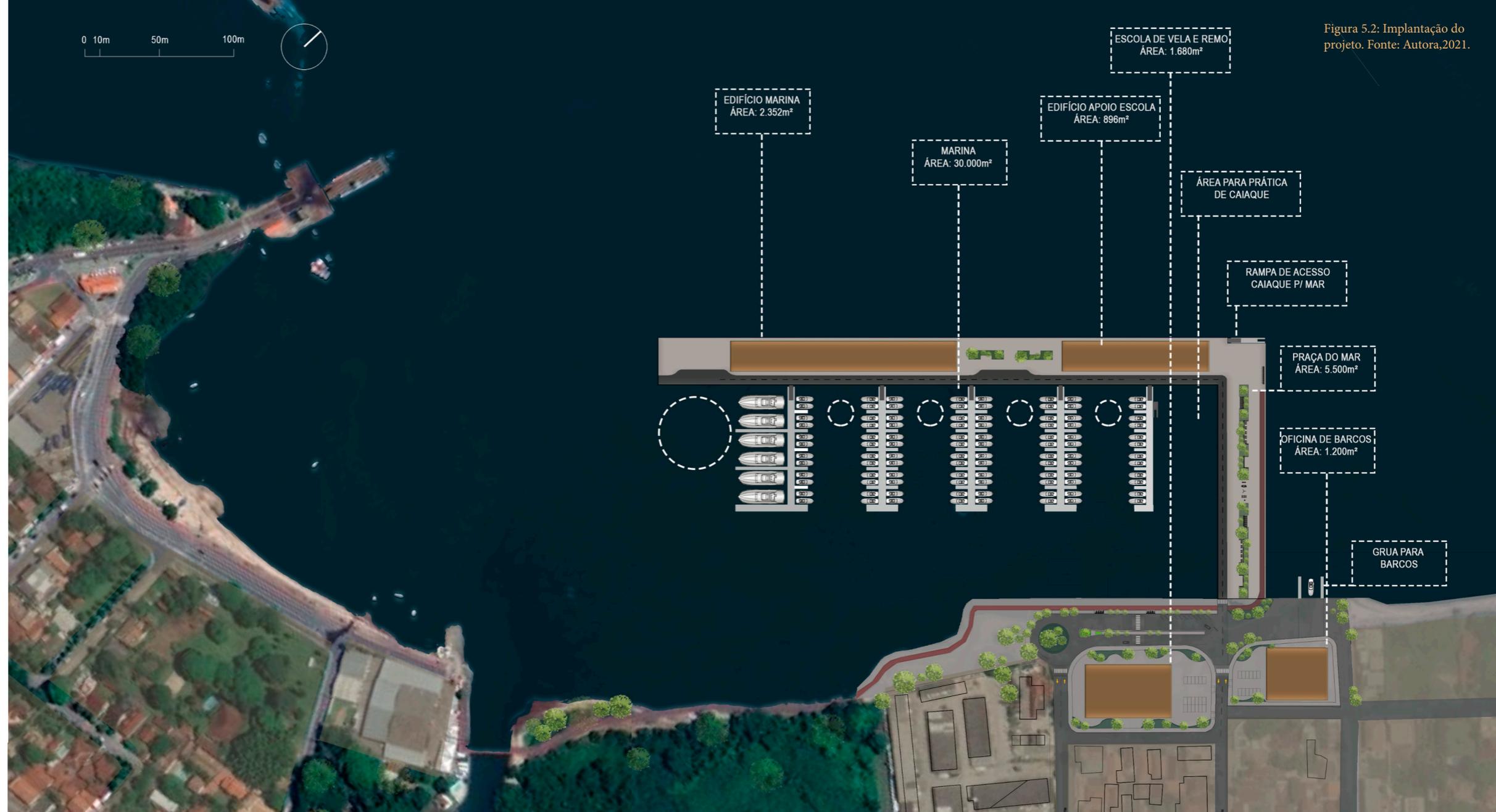
A concepção da proposta se deu através da retomada da identidade esportista e turística de Ilhabela.

Analisando o contexto do bairro de Barra Velha, entrada da Ilha, é possível notar uma seção da cidade que não se relaciona com o entorno marítimo por falta de infraestruturas públicas no local.

A partir desse cenário, o projeto busca a reconexão da área, na intenção de mesclar a ação do turismo, com a vida local, por meio de novas inserções náuticas.

Frente a esta leitura, foram estabelecidas estas diretrizes para a elaboração do masterplan:

1. **RESGATAR A RELAÇÃO DA CIDADE COM O MAR** - Criar espaços públicos de permanência e passeio.
2. **GERAR EMPREGOS E OPORTUNIDADES COM AS NOVAS ESTRUTURAS IMPLANTADAS** - Marina, Escola de Remo e Vela e Oficina Náutica.
3. **FAVORECER O DESENVOLVIMENTO NÁUTICO DO MUNICÍPIO** - O complexo se torna ponto de referência para os praticantes de vela e remo.
4. **INCREMENTAR O TURISMO** - O equipamento náutico cria atrativos para o município.





Para o projeto da Marina, foi preciso analisar as questões climáticas do local, colocando em discussão de que maneira a direção dos ventos interfere na atracagem das embarcações; movimentação das águas, permitindo uma análise acerca de como são feitas as amarrações para suportar a oscilação das marés, que no caso de Ilhabela possui uma pequena variação de 1,20 metros de altura conforme a Figura 5.4.

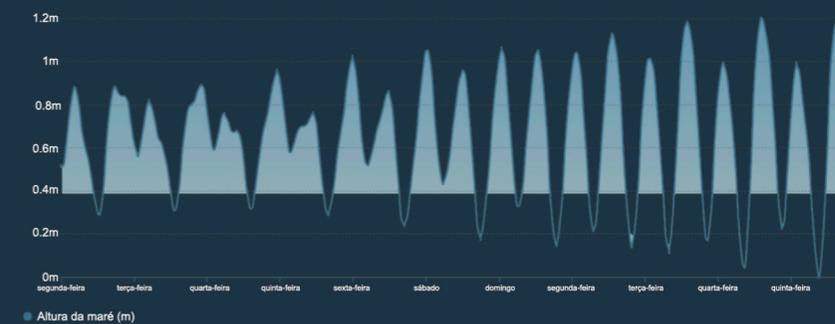


Figura 5.4: Gráfico de oscilação das marés do dia 17/05 a 27/05 de 2021 no município de Ilhabela, evidenciando as oscilações de onda com variação máxima de aproximadamente 1,20 m de altura. Fonte: Windfinder

Figura 5.3: Direção das marés em Ilhabela. Fonte: Autora,2021; com dados de Souza (1997)

LEGENDA

 ÁREA DE MANOBRA

 PONTOS DE ABASTECIMENTO

VAGAS

96 VAGAS PARA BARCOS ATÉ 12m

6 VAGAS PARA BARCOS ATÉ 32m

COTA DE DRAGAGEM: -3m

CALADO FINAL: 5 A 6m

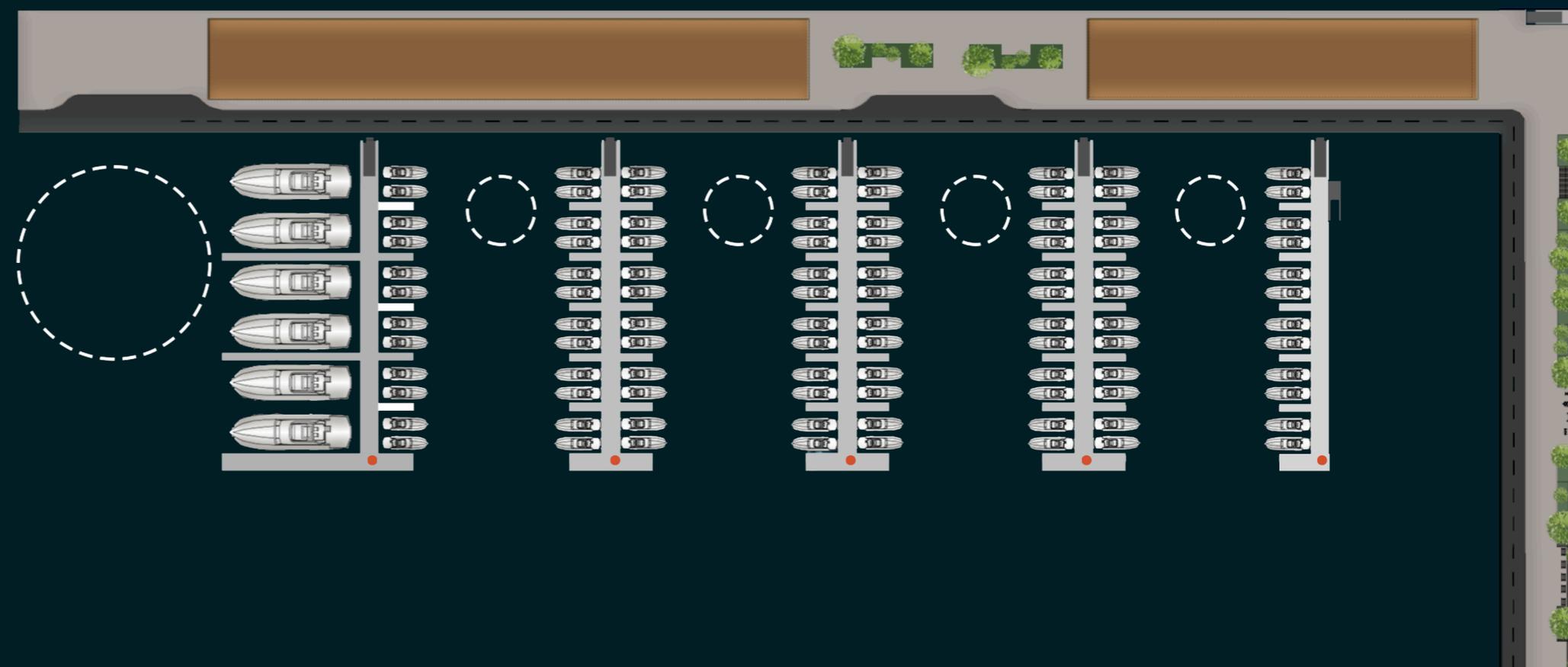


Figura 5.5: Ampliação Marina. Fonte: Autora,2021.



Figura 5.6: Vista aérea do projeto. Fonte: Autora,2021.

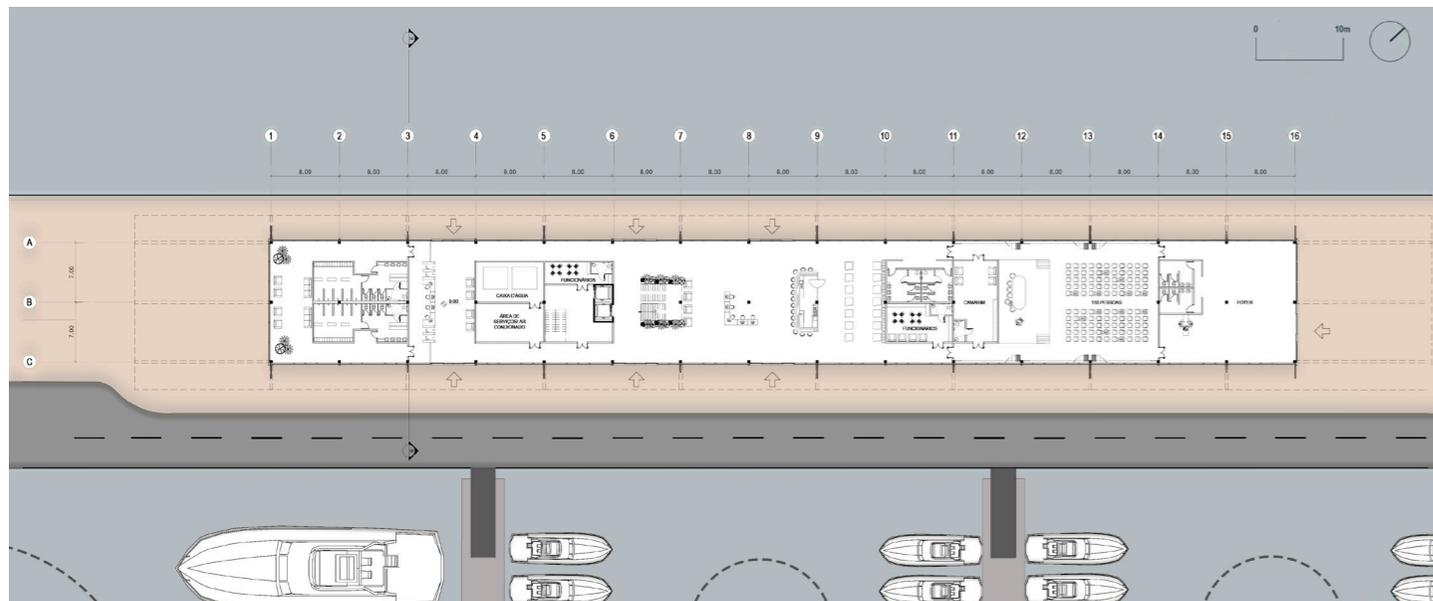


Figura 5.7: Planta térreo Edifício Marina. Fonte: Autora,2021.

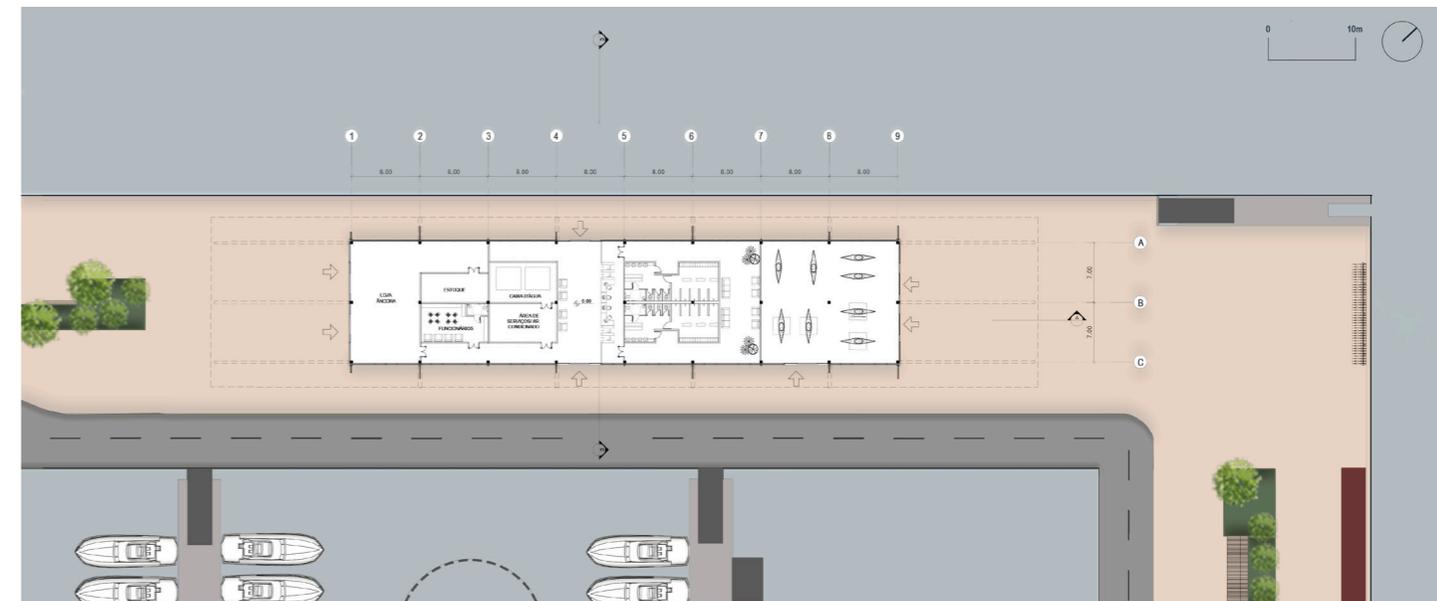


Figura 5.8: Planta Edifício Apoio Escola. Fonte: Autora,2021.

EDIFÍCIO MARINA

O Edifício Marina, serve de base para a movimentação gerada pela marina.

Além de vestiários e área de recepção e espera, o edifício possui áreas de convívio e estar, como o café, lounge, auditório, foyer e restaurante, para dar maior conforto ao visitante que está ali por causa da marina, mas também para aqueles que chegam ao píer atraídos pela ambiência dessa arquitetura.

PROGRAMA

Área privada com vestiários A= 240m²

Área de serviços A= 80m²

Áreas para funcionários A=60m²

Lounge/Café A= 320m²

Banheiros A= 80m²

Auditório A=288m²

Camarim A= 52m²

PROGRAMA

Área privada com vestiários A= 240m²

Área de serviços A= 80m²

Áreas para funcionários A=40m²

Loja âncora A= 145m²

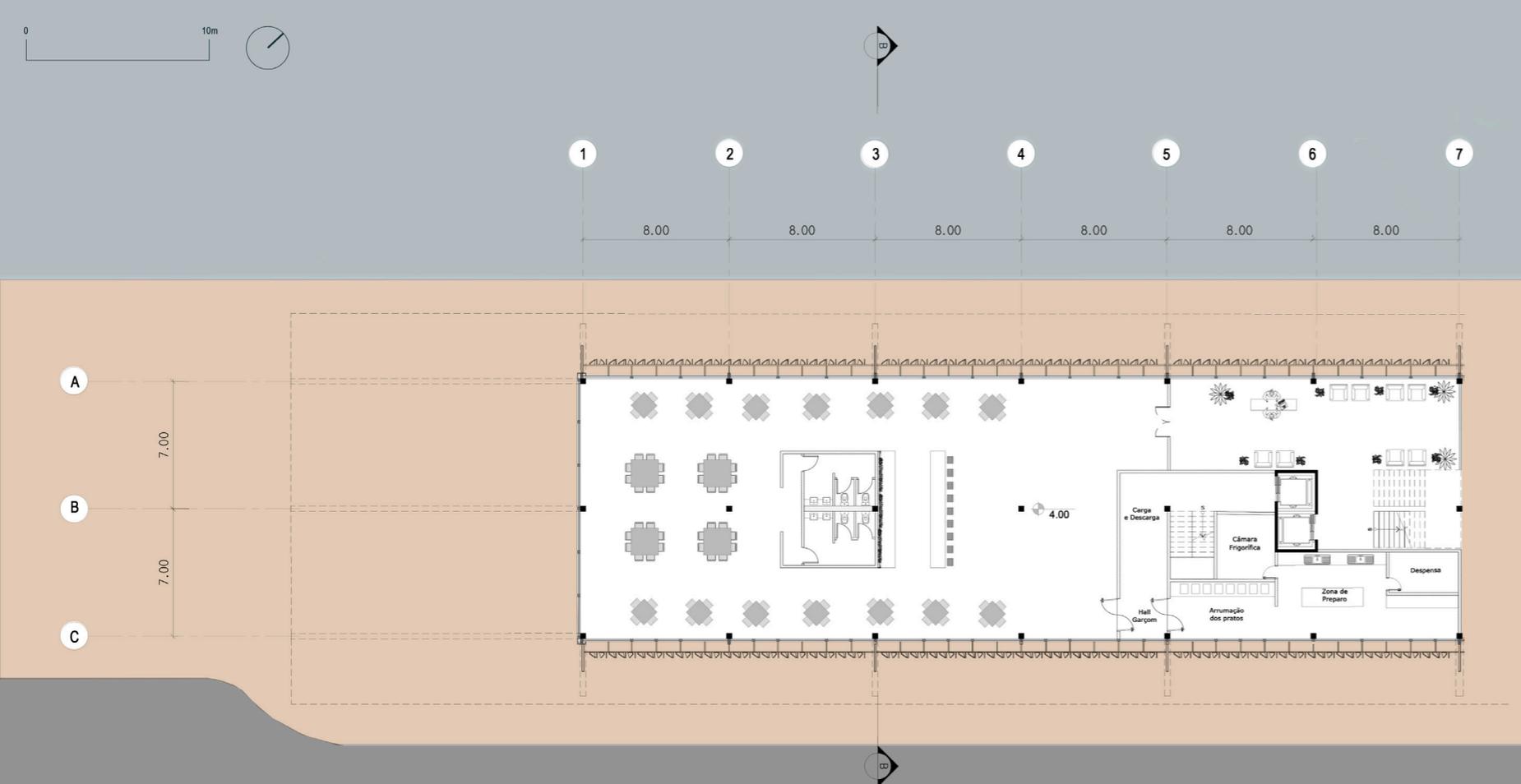
Garagem caiaques A= 235m²

EDIFÍCIO APOIO ESCOLA

O Edifício Apoio Escola, serve como base para a Escola de Vela e Remo.

Seu programa consiste na área de recepção e espera, vestiários e a garagem de caiaques que tem fácil acesso a ambas as rampas que dão acesso ao mar.

Ele também possui uma loja âncora, para suprir as necessidades do píer.



PROGRAMA

Recepção A= 115m²

Restaurante A= 400m²

Banheiros A=35m²

Área restrita/cozinha A= 130m²

Figura 5.9: Planta 1 piso
Edifício Marina (Restaurante)
Fonte: Autora,2021.



Figura 5.10: Vista aérea do projeto. Fonte: Autora,2021.

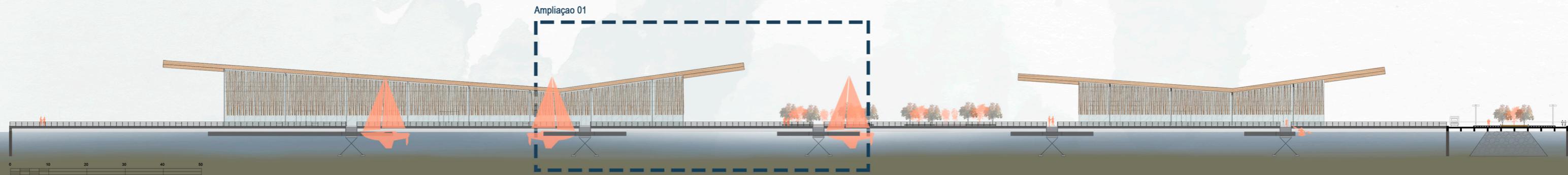


Figura 5.11: Elevação Pier. Fonte: Autora,2021.

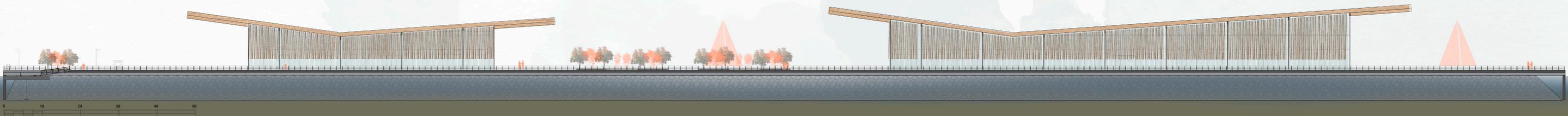
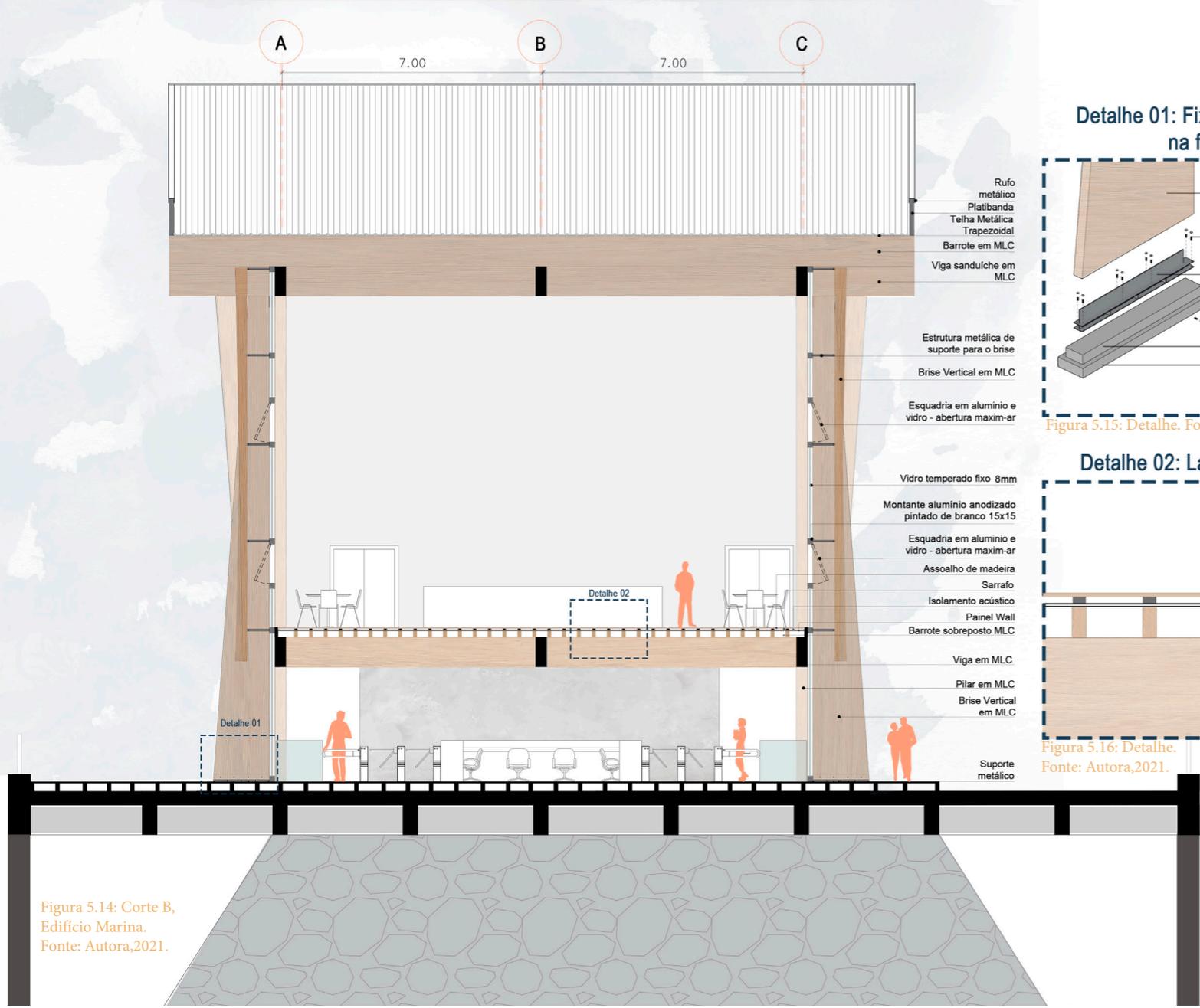


Figura 5.12: Elevação Pier. Fonte: Autora,2021.





Detalhe 01: Fixação brise vertical na fundação

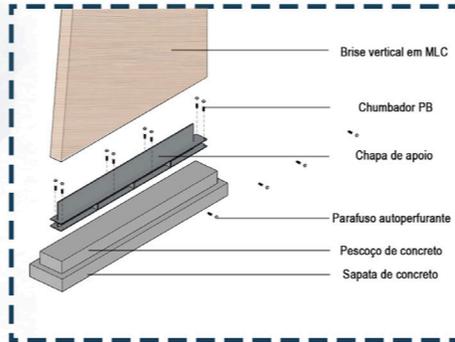


Figura 5.15: Detalhe. Fonte: Autora,2021. Sem escala

Detalhe 02: Laje de Painel Wall

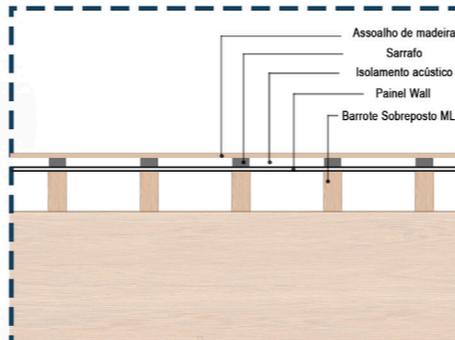


Figura 5.16: Detalhe. Fonte: Autora,2021.

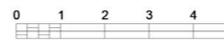


Figura 5.17: Vista aérea do projeto. Fonte: Autora,2021.

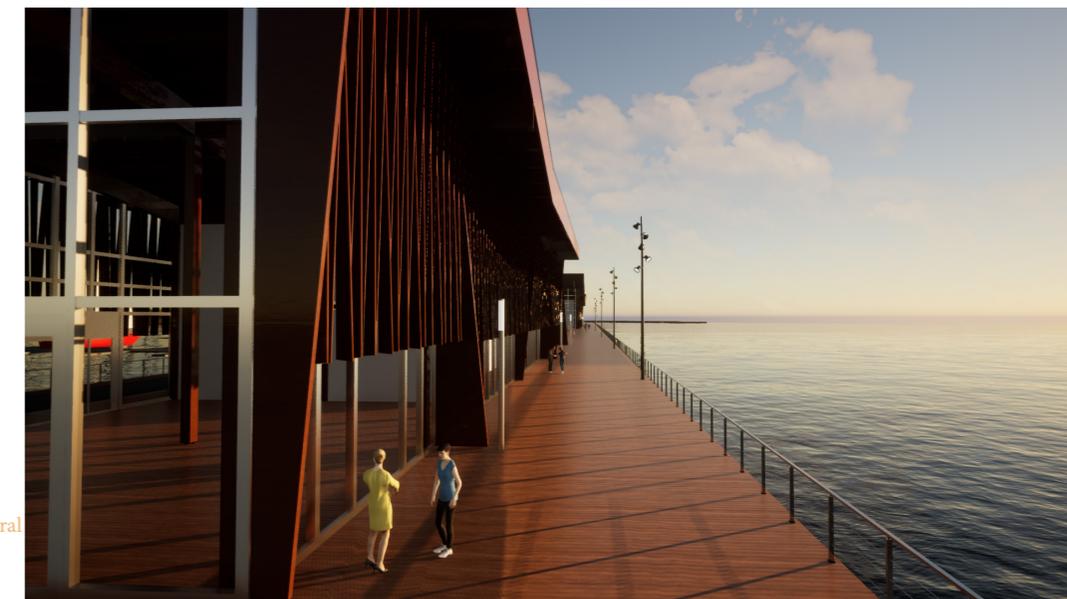


Figura 5.18: Vista lateral edifício apoio. Fonte: Autora,2021.

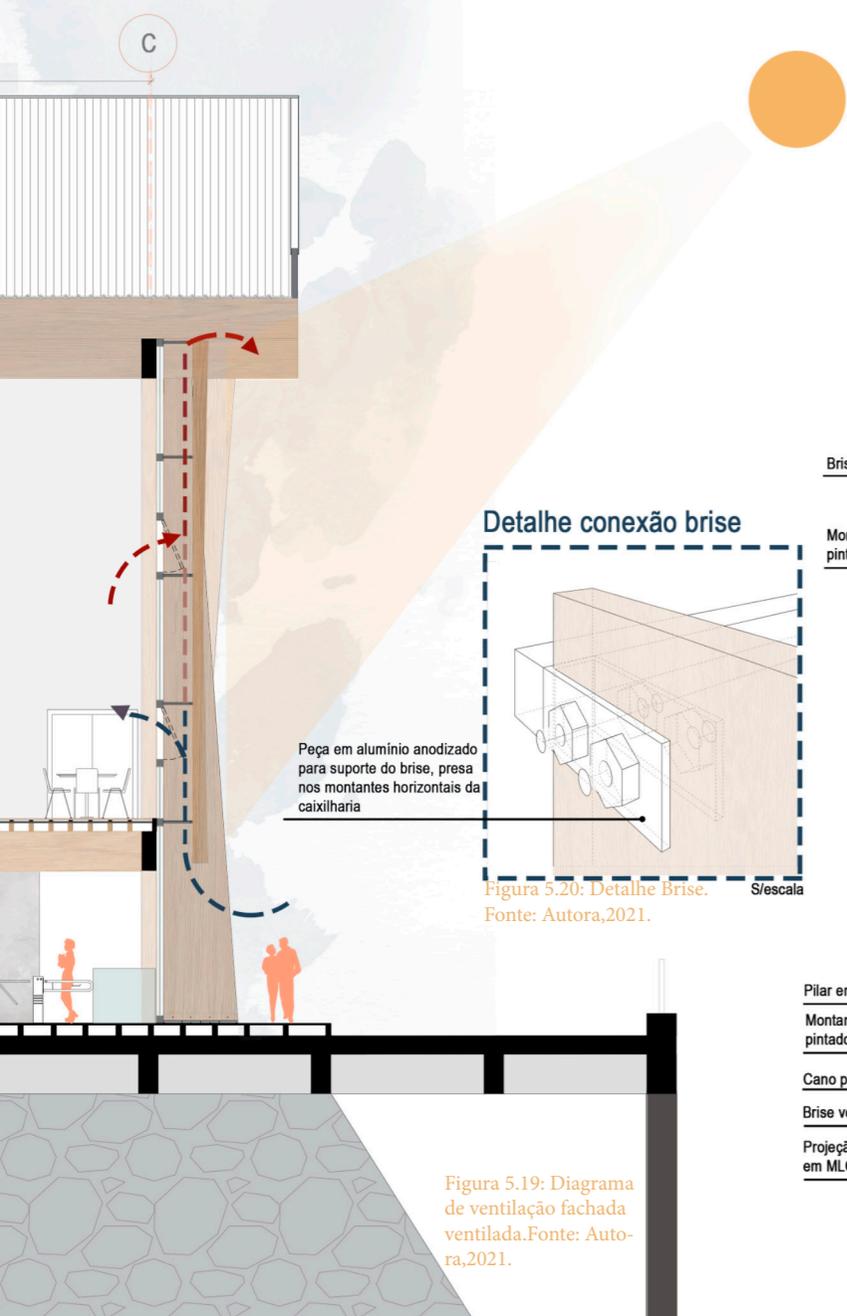


Figura 5.19: Diagrama de ventilação fachada ventilada. Fonte: Autora, 2021.

Detalhe conexão brise

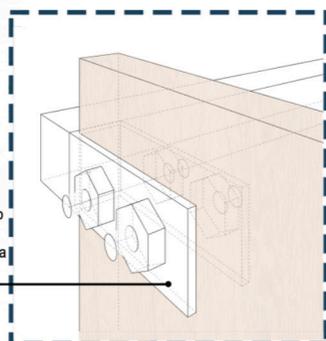


Figura 5.20: Detalhe Brise. Fonte: Autora, 2021.

Ampliação fachada

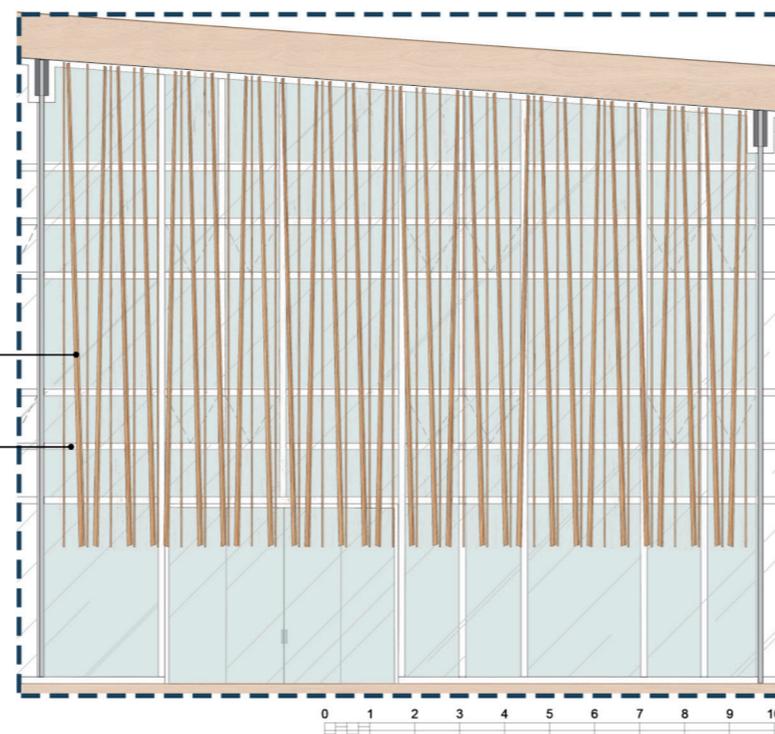


Figura 5.21: Ampliação fachada. Fonte: Autora, 2021.

Planta

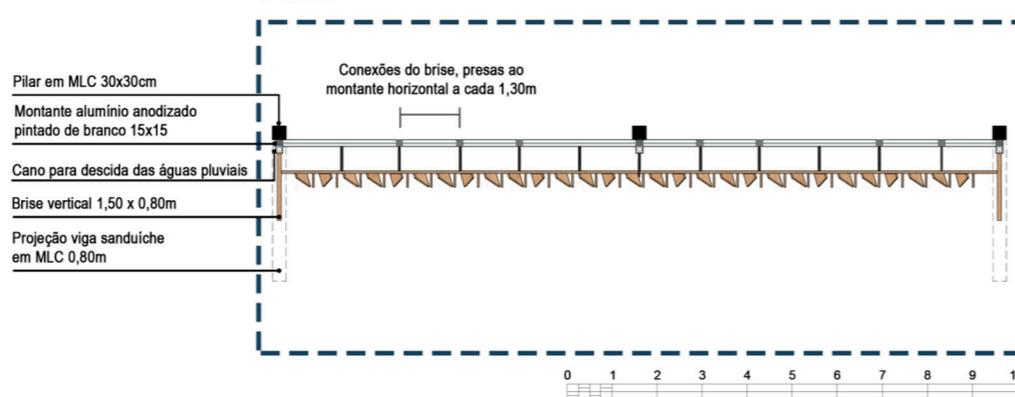


Figura 5.22: Ampliação brises. Fonte: Autora, 2021.

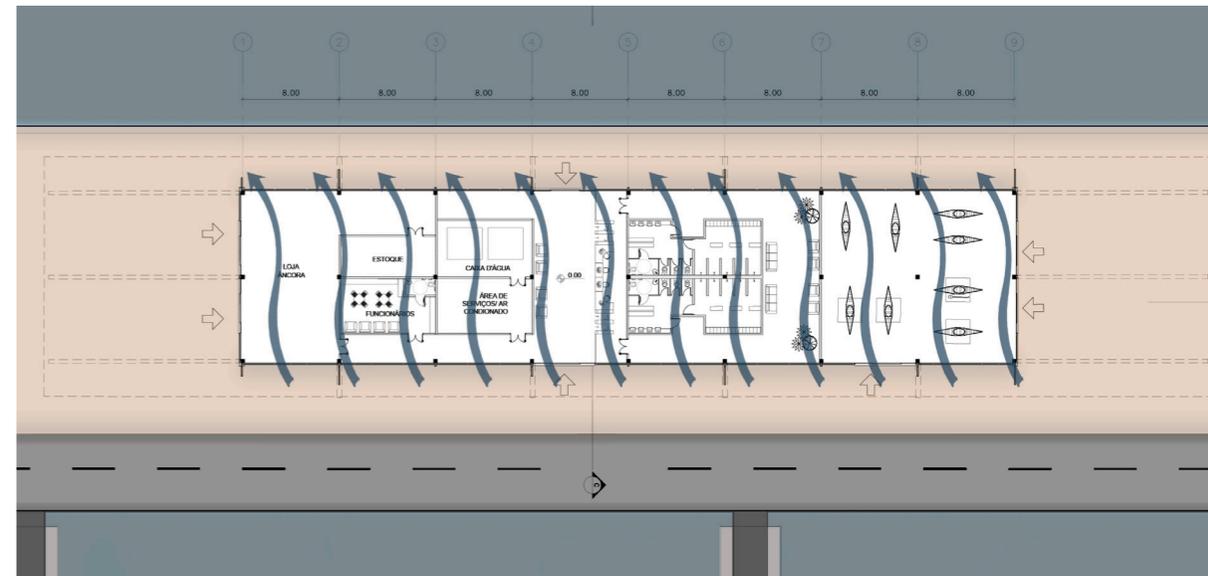
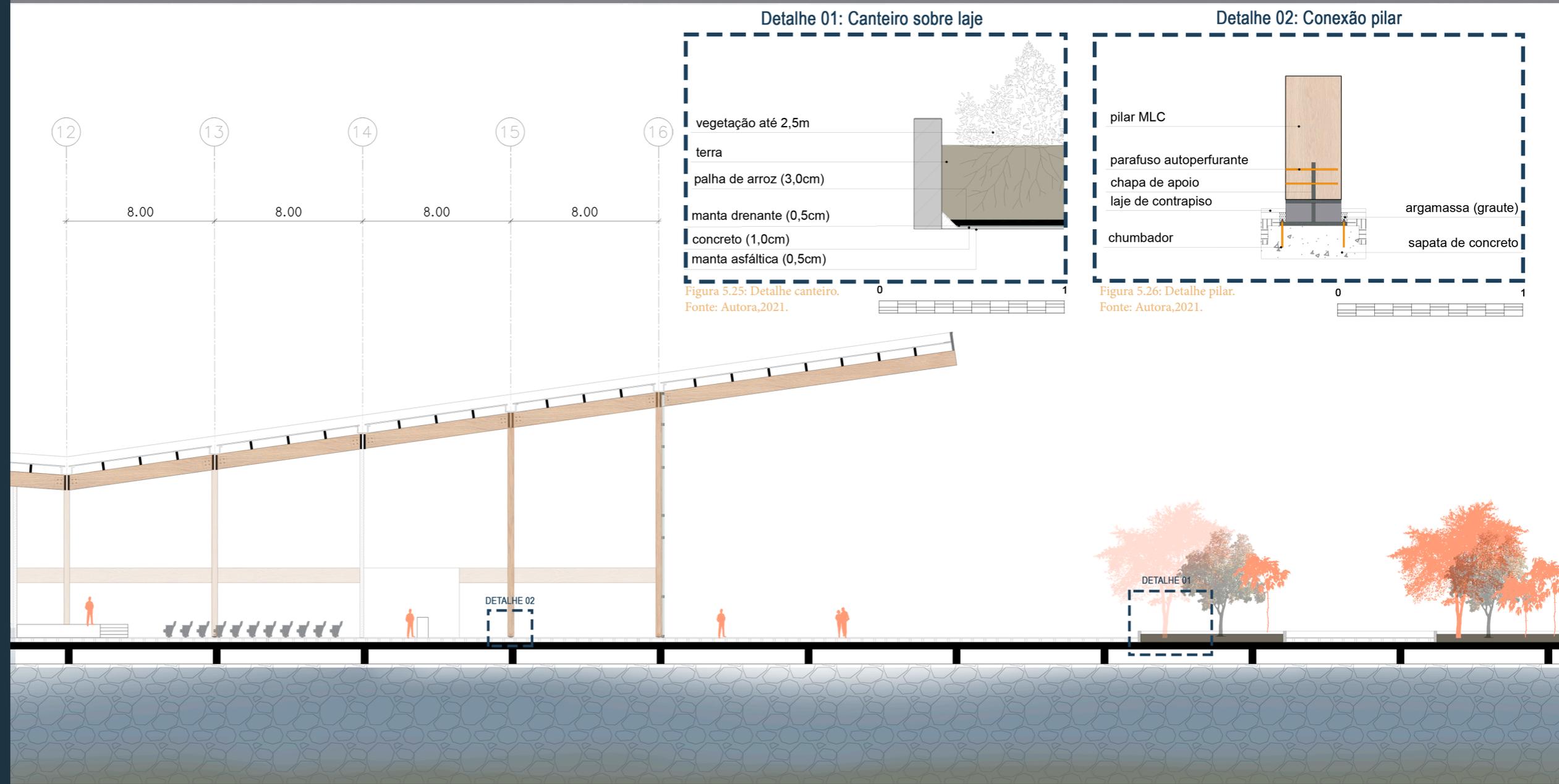


Figura 5.23: Ampliação Edifício apoio escola para mostrar o fluxo de ventilação cruzada. Fonte: Autora, 2021.

Por estar adotando uma materialidade de transparência através do vidro, se faz pertinente pensar em como tornar o edifício mais confortável termicamente, escolhendo assim a ventilação cruzada como solução. Na Figura 5.23, usando de exemplo o Edifício de Apoio a Escola, as aberturas são colocadas estrategicamente desalinhadas, para que o fluxo do vento seja mais lento e possa percorrer por uma área maior dentro do ambiente.



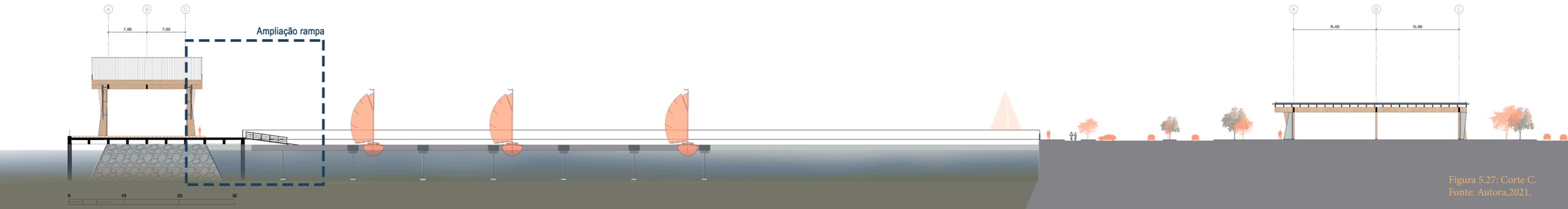
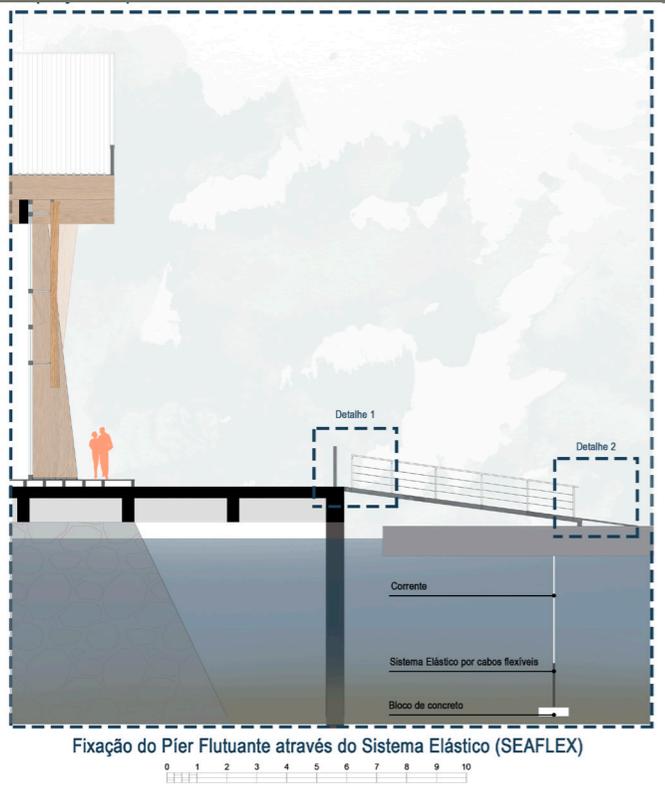


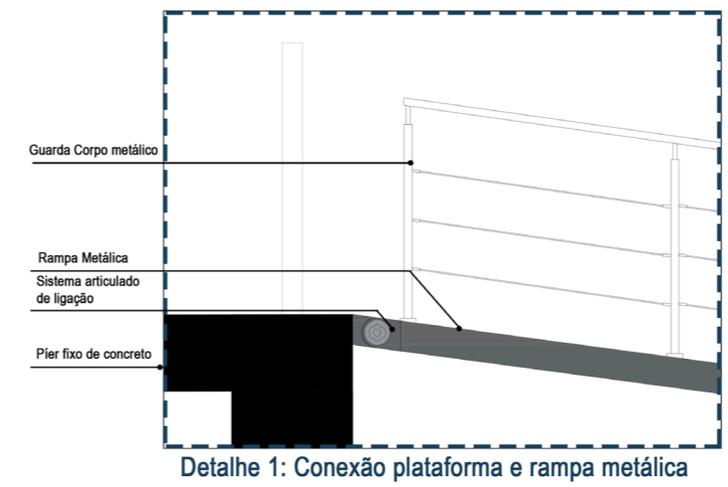
Figura 5.27: Corte C.
Fonte: Autora,2021.



A conexão entre a parte fixa e a parte móvel do pier ocorre através de uma rampa metálica com conectores articulados. A fixação do pier flutuante é através do Sistema Elástico.

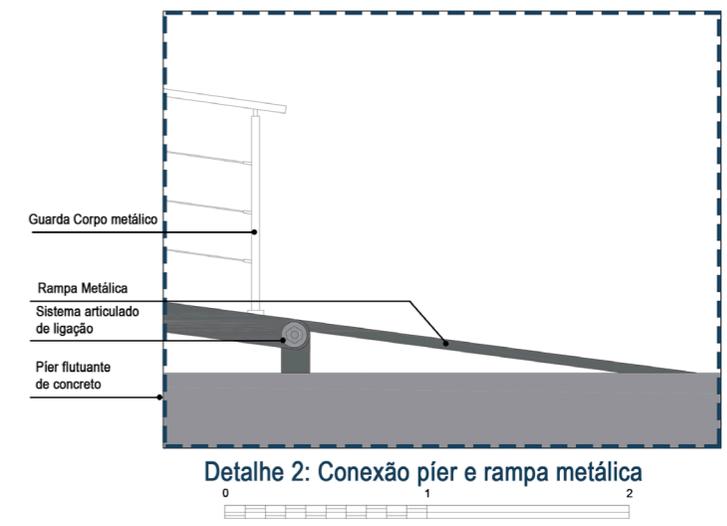
Figura 5.28: Ampliação rampa.
Fonte: Autora,2021.

Figura 5.29: Detalhe 1 rampa.
Fonte: Autora,2021.



Detalhe 1: Conexão plataforma e rampa metálica

Figura 5.30: Detalhe 2 rampa.
Fonte: Autora,2021.



Detalhe 2: Conexão pier e rampa metálica



Figura 5.31: Planta Escola de remo e Vela e Oficina Náutica. Fonte: Autora,2021.

ESCOLA DE VELA E REMO

A Escola de Vela e Remo foi projetada visando contribuir para o potencial esportivo da ilha, completando o complexo náutico juntamente com a Marina e os Edifícios do Píer.

A oficina proporciona apoio para os barcos que utilizam da marina, além de poder oferecer emprego e capacitação para a população local.

PROGRAMA ESCOLA

- Academia A= 840m²
- Área administrativa A=132m²
- Área de serviços A= 38m²
- Salas de aula A= 270m²
- Banheiros A= 36m²
- Café/ Área social A= 145m²

Ampliação planta escola

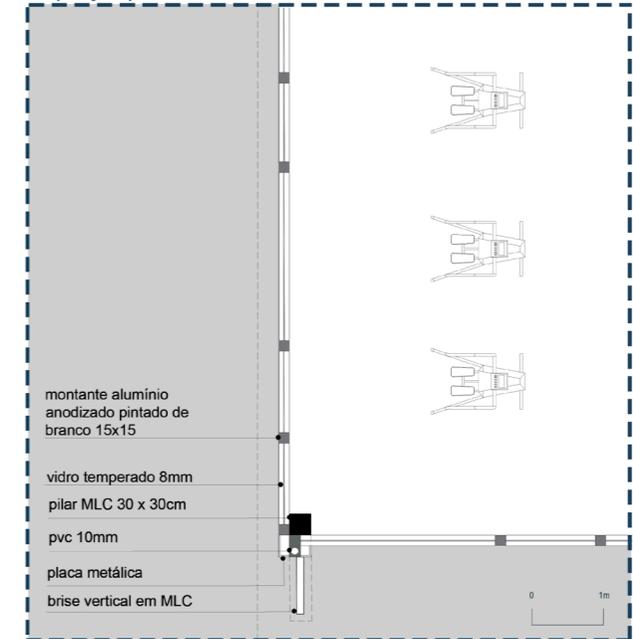


Figura 5.32: Ampliação Planta Escola. Fonte: Autora,2021.

Figura 5.33: Elevação Oficina e Escola de Vela e Remo. Fonte: Autora,2021.

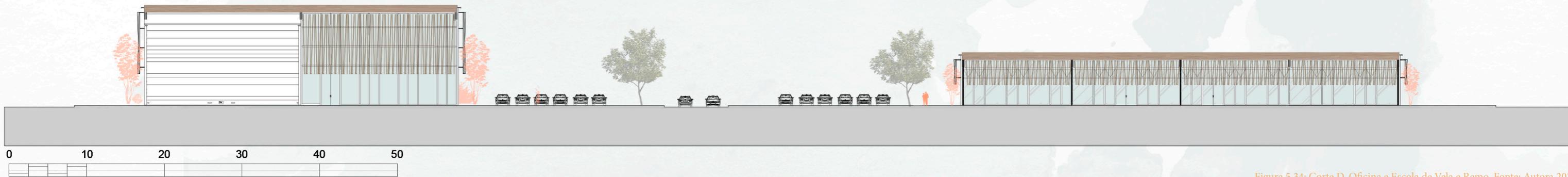
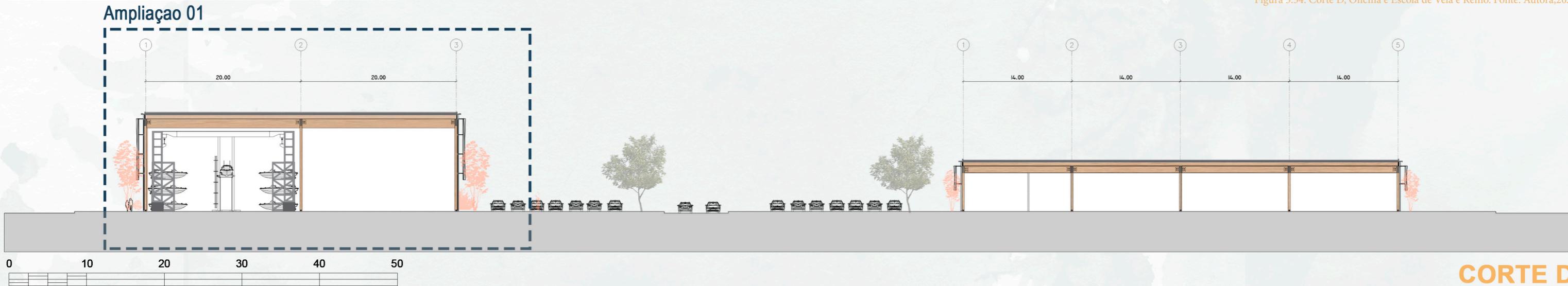
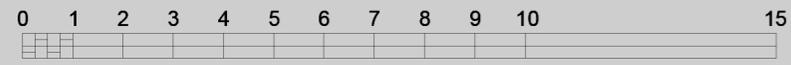
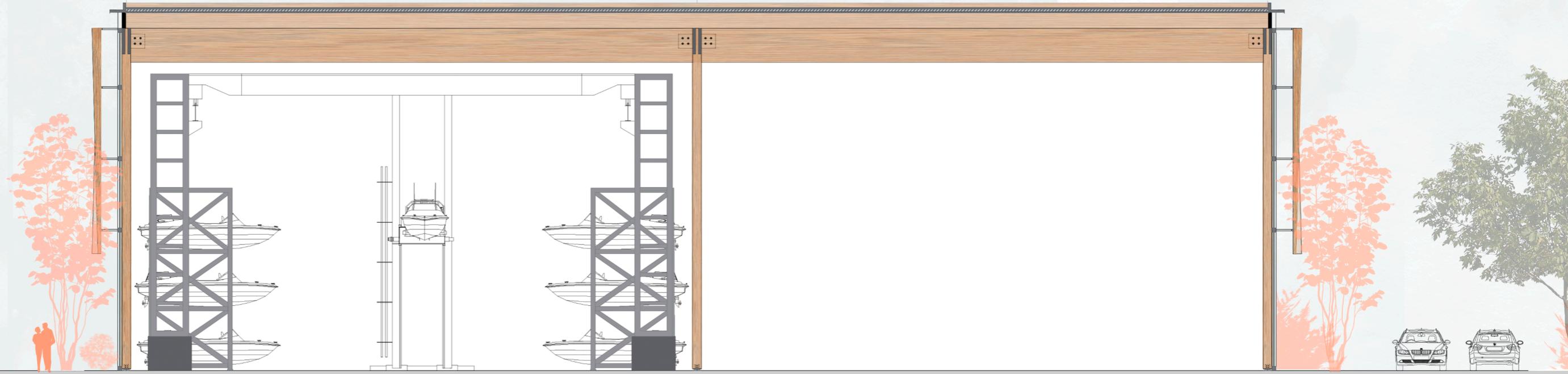
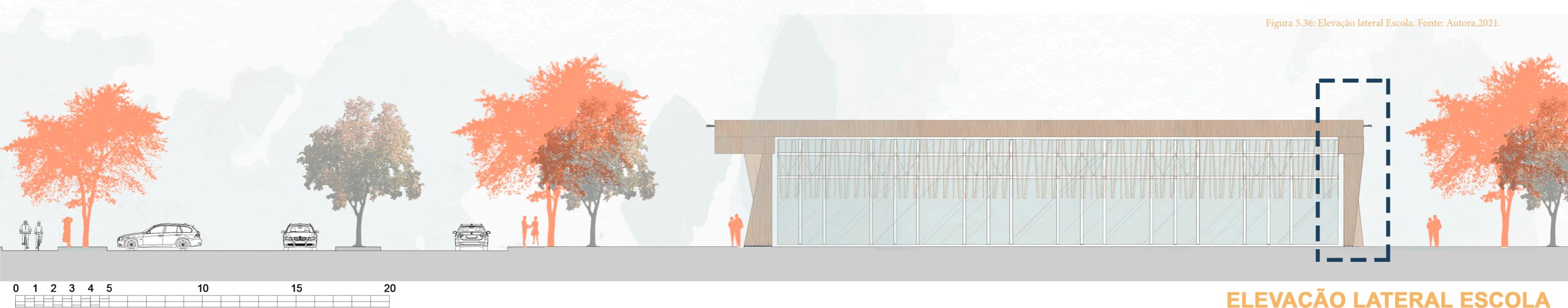


Figura 5.34: Corte D, Oficina e Escola de Vela e Remo. Fonte: Autora,2021.







ELEVAÇÃO LATERAL ESCOLA

Ampliação corte escola

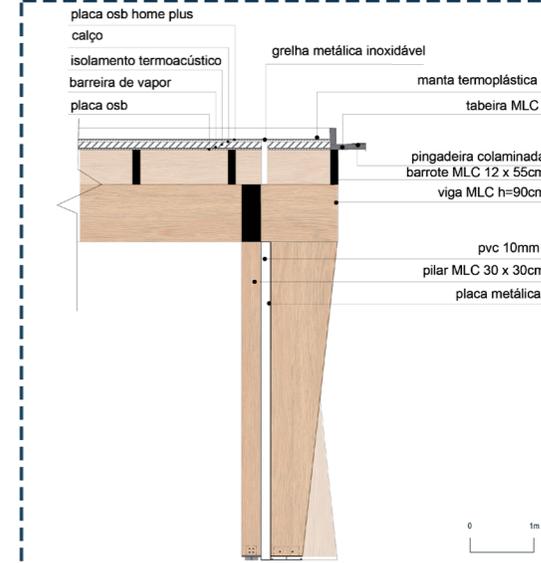


Figura 5.37: Ampliação corte Escola. Fonte: Autora,2021.

Figura 5.38: Acesso ao píer.
Fonte: Autora, 2021.





Figura 5.39: Vias de acesso.
Fonte: Autora,2021.



Figura 5.40: Vias de acesso.
Fonte: Autora,2021.

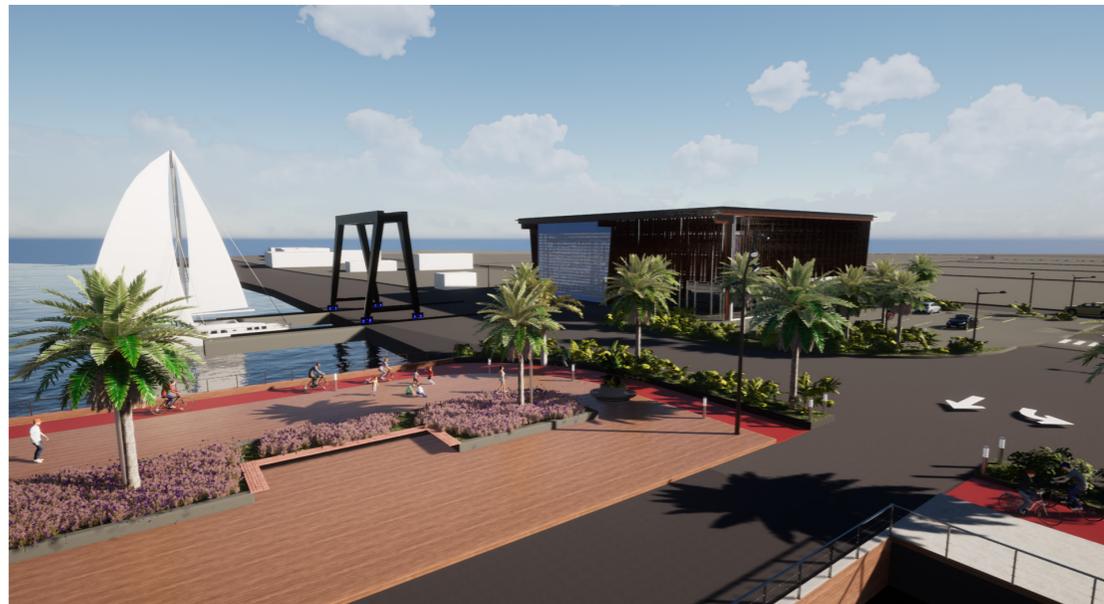


Figura 5.41: Imagem aérea oficina. Fonte: Autora,2021.



Figura 5.43: Imagem aérea oficina. Fonte: Autora,2021.



Figura 5.42: Imagem aérea oficina. Fonte: Autora,2021.



Figura 5.44: Vista escola. Fonte: Autora,2021.

Figura 5.45: Vista Grua de Barcos e pier.
Fonte: Autora,2021.





CONCLUSÃO

Ilhabela, sofreu ao longo dos anos com a falta de infraestrutura adequada para a demanda de turistas que recebe durante as épocas sazonais, causando durante este período, uma degradação e desvalorização de alguns bairros mais urbanizados, como o caso de Barra Velha.

A grande urbanização do bairro, causou uma ruptura da cidade com o mar, criando barreiras como quarteirões inteiros de pousadas privatizando a frente mar.

Como desenvolvido durante o trabalho, vimos que intervenções pontuais e de qualidade inseridas nas frentes marítimas, geram impactos positivos e prósperos para o seu entorno.

Diante dessas questões, se propõe um novo equipamento de infraestrutura pública que busque reconectar a cidade com a borda costeira e trazer oportunidades de trabalho, além de reforçar a cultura náutica e esportiva do município de Ilhabela, através da Marina Pública e da Escola de Vela e Remo.

Figura 5.46: Pier Fonte:
Autora, 2021.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Jorge. **O papel dos GAL (Grupos de Ação Local) no modelo de turismo pós 2020 (Turismo Mundial, crise Sanitária e futuro: visões globais compartilhadas.** Luís Mota Figueira e Luís Oosterbeek, 2020). Disponível em: <<http://www.cda.ipt.pt/download/ebooks/CRENT-ebook-17.6.2020-turismo-crise-global-.pdf#page=92>>. Acesso em: 17 de mar. de 2021.

AMORIM, F. A., Eme, J. B., Finkler, R., Rech, T. & De Conto, S. M. (2020). **Turismo e Sustentabilidade: Reflexões em Momentos da Pandemia Covid19.** Rosa dos Ventos Turismo e Hospitalidade, 12(3 – Especial Covid 19), 1- 15, DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v12i3a04>

ANP – AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO. **Anuário estatístico brasileiro do petróleo, gás natural e biocombustíveis – 2011.** Rio de Janeiro, 2011.

ARCHELLO. **Marina Port Vell.** Disponível em: <<https://archello.com/project/marina-port-vell>>. Acesso em 23 de maio de 2021.

ARK7. 2015. **Projeto do Parque Urbano e Marina Beira mar em Florianópolis.** Disponível em: <<https://www.ark7.com.br/pt/projeto/todos/projeto-do-parque-urbano-e-marina-beira-mar-em-florianopolis/>> Acesso em 23 de maio de 2021.

ARRIAGADA, Carlos. **Hinterlândia: elemento importante à sustentabilidade das atividades portuárias.** Porto Gente, 03 de Julho de 2020. Disponível em: <<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/112736-hinterlancia-elemento-importante-a-sustentabilidade-das-atividades-portuarias#:~:text=Hinterl%C3%A2ndia%3A%20elemento%20importante%20%C3%A0%20sustentabilidade%20das%20atividades%20portu%C3%A1rias,-Vera%20Gasparetto%2003&text=Para%20tanto%2C%20destaca%20a%20import%C3%A2ncia,meio%20final%2C%20que%20o%20porto.>>>. Acesso em 18 de maio de 2021.

BECKER, Zena. **Floripa Sustentável avalia que Parque Urbano e Marina da Beira-Mar Norte marcam virada histórica na Capital.** Blog do Prisco, Florianópolis, 03 de setembro de 2020. Disponível em: <<https://www.blogdoprisco.com.br/floripa-sustentavel-avalia-que-parque-urbano-e-marina-da-beira-mar-norte-marcam-virada-historica-na-capital/>>. Acesso em 18 de maio de 2021.

BENI, M.C. (2020). **Turismo e Covid-19: algumas reflexões.** Rosa dos Ventos Turismo e Hospitalidade, 12 (3 - Especial Covid19), 1-23, DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v12i3a02>

BNDES- BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. silva- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Ressurgimento da indústria naval no Brasil: 2000-2013.** Brasília, DF, 2014.

BOTERO, C.M., Mercadé, S., Cabrera, J.A., Bombana, B. (editores). **O TURISMO DE SOL E PRAIA NO CONTEXTO DA COVID-19. CENÁRIOS E RECOMENDAÇÕES.** Publicação no marco da Rede Iberoamericana de Gestão e Certificação de Praias – PROPLAYAS. 2020. Santa Marta (Colômbia). 120 páginas.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. **Ressurgimento da Indústria Naval no Brasil (2000-2013).** Brasília: Ipea, 2014.

CAMPOS, S. E. A. et. al. **Os desafios das comunidades caiçaras do município de Ilhabela frente ao turismo.** In: xvii Encontro Nacional de Recreação e Lazer – ética e lazer na sociedade contemporânea. Campo Grande. 2005.

CARRASCO, S. El turismo náutico en el mediterráneo. Cuadernos de Turismo, 9, pp. 19-32. ESPANHA, 2002.

CNN BRASIL. (2021) **Fase Emergencial: o que muda com as novas restrições em SP.** Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/2021/03/11/fase-emergencial-o-que-muda-com-as-novas-restricoes-em-sp>>. Acesso em: 12 de mar. de 2021.

CNN BRASIL. (2021) **Primeira pessoa é vacinada contra Covid-19 no Brasil.** Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/2021/01/17/primeira-pessoa-e-vacinada-contracovid-19-no-brasil>>. Acesso em: 17 de mar. de 2021.

COLANTUONO, Aline. **O processo histórico da atividade turística mundial e nacional,** CADERNOS DA FUCAMP, v.14, n.21, p.30-41/2015. Disponível em: <http://www.fucamp.edu.br/editora/index.php/cadernos/article/view/532/0>. Acesso em: 21 de abr. de 2021.

CRUZ, Rita. **Impactos da pandemia no setor de turismo.** JORNAL DA USP, 2020. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/artigos/impactos-da-pandemia-no-setor-de-turismo/>>. Acesso em: 17 de mar. de 2021.

DEL RIO, Vicente. **Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos.** 2001. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>> Acesso em: 06 de dez 2020.

DINIZ, Tales de Deus. **Urbanização, turismo e seus impactos nos recursos naturais no município de Ilhabela-SP**. Rio Claro, 2011. UNESP.

DORES, Priscila. **A retomada da indústria naval brasileira**. Disponível em: <A retomada da indústria naval brasileira_P-final_BD.pdf (bndes.gov.br)>. Acesso em: 07 de dez 2020.

DW BRASIL, **FMI melhora previsão para o PIB brasileiro em 2020**. Disponível em: <<https://www.dw.com/pt-br/fmi-melhora-previs%C3%A3o-para-o-pib-brasileiro-em-2020/a-55252279>>. Acesso em: 02 de fev. de 2021.

EMBRATUR. **Glossário de turismo**. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br/>>. Acesso em 21 abr de 2021.

FERRI, F. P. **Parque Urbano Integrado** – Universidade Livre da Mata Atlântica. São Paulo: Centro Universitário Unimódulo, 2007. 45p.

FGV,2020.**Impacto Econômico do Covid-19 Propostas para o Turismo Brasileiro**.Disponível em:<https://fgvprojetos.fgv.br/sites/fgvprojetos.fgv.br/files/01.covid19_impactoeconomico_v09_compressed_1.pdf> . Acesso em 18 de maio de 2021.

G1. (2021) **MÉXICO ultrapassa Índia e se torna o 3º país com mais mortes por Covid no mundo**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mundo/noticia/2021/01/29/mexico-ultrapassa-india-e-se-torna-o-3o-pais-com-mais-mortes-por-covid-no-mundo.ghtml>>. Acesso em: 12 de mar. de 2021.

GFSR, **Global Financial Stability Report. (2020) Resumo analítico**. Disponível em: <<https://www.imf.org/en/Publications/GFSR/Issues/2020/10/13/global-financial-stability-report-october-2020>>. Acesso em: 21 de mar. de 2021.

GFSR, **Global Financial Stability Report. (2021) Resumo analítico**. Disponível em: <<https://www.imf.org/en/Publications/GFSR/Issues/2021/01/27/global-financial-stability-report-january-2021-update>>. Acesso em: 21 de mar. de 2021.

JORNAL DE BRASÍLIA. (2020) **CORONAVÍRUS: Veja países que fecharam fronteiras**. Disponível em: <<https://jornaldebrasil.com.br/noticias/brasil/coronavirus-veja-paises-que-fecharam-fronteiras/>>. Acesso em: 12 de mar. de 2021.

MARINA PORT VELL. Disponível em: <<http://www.marinaportvell.com/>>. Acesso em 23 de maio de 2021.

MINDLIN, Henrique. **Pier e Equipamentos Costeiros de Turismo**. 2013. Disponível em: https://www.itapema.sc.gov.br/wp-content/uploads/2019/07/A-02-04_Conhecimento-do-Problema.pdf. Acesso em 07 abr. 2021.

MMA, Ministério do Meio Ambiente. **Propostas para incentivar o turismo náutico**, 2019. Disponível em: <<https://www.gov.br/mma/pt-br/noticias/propostas-para-incentivar-o-turismo-nautico>>. Acesso em 22 de abr. de 2021.

MOESCH, Marutschka. **O domínio material e conceitual do turismo**. In: II Seminário Anual da Associação Nacional de Pesquisa e Pós Graduação em Turismo 2005. Anais, ANAPTUR, 2005.

MTUR, Ministério do Turismo. **O Brasil na rota do Turismo Náutico**, 2010. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/o-brasil-na-rota-do-turismo-nautico>>. Acesso em 22 de abr. de 2021.

NASCIMENTO, Alan Faber. **A ilusão urbanística: análise crítica sobre a (RE) produção do espaço urbano no município de Ilhabela-SP**. 202 p. Tese (Doutorado). Programa de Doutorado em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita. São Carlos, São Paulo, 2011.

NOFFS, P. S. **Os caiçaras do Toque Toque Pequeno: um estudo de mudança espacial**. 1988.145f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

O GLOBO. (2021) **Com as fronteiras fechadas e pandemia controlada, Nova Zelândia aposta no turismo interno**. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/boa-viagem/com-as-fronteiras-fechadas-pandemia-controlada-nova-zelandia-aposta-no-turismo-interno-24881242>>. Acesso em: 17 de mar. de 2021.

ONU NEWS. (2021) **Angola e Timor-Leste entre um terço dos destinos de viagem fechados para conter pandemia**. Disponível em: <<https://news.un.org/pt/story/2021/03/1743792>>. Acesso em: 17 de mar. de 2021.

ONU NEWS. (2021) **ONU aposta em turismo doméstico para revitalizar setor pós-pandemia**. Disponível em: <<https://news.un.org/pt/story/2020/09/1726142>>. Acesso em: 17 de mar. de 2021.

OPAS, Organização Pan-Americana de Saúde. (2020) **COVID-19 (doença causada pelo novo coronavírus)**. Disponível em: <<https://www.paho.org/pt/covid19>>. Acesso em: 02 de fev de 2021.

PASIN, Jorge A. B. (2002) **Indústria Naval do Brasil: Panorama, Desafios e Perspectivas**. In: "Revista do BNDES", v. 9, n° 18, Rio de Janeiro. p.121-148. Dez/2002.
PREFEITURA DE FLORIANÓPOLIS. Noções básicas do turismo. Disponível em: <http://portal.pmf.sc.gov.br/arquivos/documentos/pdf/11_11_2009_12.49.07.432d004c9d8a-b2ee89f865e5710b8bd7.pdf>. Acesso em 18 de maio de 2021.

PREFEITURA DE NITERÓI. **Modelos urbanísticos em outras partes do mundo**. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://centro.niteroi.rj.gov.br/oprojeto/bonsexemplos.php>. Acesso em 23 de maio de 2021.

REZENDE, Filho, M. F. (2020). **O Futuro do Turismo**. Cenário: Revista Interdisciplinar Em Turismo E Território, 8(14), 6–16. <https://doi.org/10.26512/revistacenario.v8i14.31957>

RODRIGUES, A. B. (Org.) **Turismo local: oportunidades para inserção**. In: Turismo: Desenvolvimento Local. São Paulo: Ed. Hucitec Turismo, 2000, p.55-64.

SINAVAL. **Histórico resumido da indústria de construção naval no Brasil**. Rio de Janeiro: -, 2002. <<http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/Balanco-Historia.pdf>>. Acesso em: 06 de dez 2020.

SOUZA, M.J.B; FERREIRA, E. **Planos Nacionais de Turismo, Desenvolvimentos local e Sustentabilidade**. In. Encontro da ENANPAD XXXV, 2011, Rio de Janeiro.

TURISMO náutico é opção de atividade sustentável no Litoral Norte de São Paulo. Quanto custa viajar, 19 de out. de 2020. Disponível em: <<https://quantocustaviajar.com/blog/turismo-nautico-litoral-sao-paulo/>>. Acesso em: 23 de abr. de 2021.

WTTC., **World travel & tourism concil [s.d.] Economic Impact Reports**.Disponível em: <<https://wttc.org/Research/Economic-Impact>>. Acesso em: 21 de abr. de 2021.

ZAMITH, J. (2012). **Turismo náutico português em destaque na Rede Atlântica**. Intercéltica - Associação cultural, desportiva e turística: Press release: ref.ª 8 de Março 2012.

