
Revitalização urbana por meio da experiência turística ativa: uma análise da Rua Esteves Junior – Florianópolis (SC)

Urban revitalization through the active tourism experience: an analysis of Esteves Júnior Street – Florianópolis (SC)

Arnoldo Debatin Neto^{1*}, Giancarlo Philippi Zacchi¹, Nicolý Graziela Perez¹

RESUMO

O turismo se revela como atividade estratégica, para as cidades. Em decorrência de seu patrimônio, Florianópolis também conta com este segmento. Contudo, por ser uma ilha, o seu sistema de transporte e mobilidade urbana, sofre uma sobrecarga adicional na temporada de verão e nas férias escolares, trazendo uma série de dificuldades de locomoção. Este artigo investiga a perspectiva de elaborar um roteiro turístico que apoie a mobilidade ativa, com atenção ao acesso universal e de vivências no espaço urbano. Para tanto, apoiou-se em uma base conceitual e desenvolveu-se um estudo para mapear a problemática e propor solução aos problemas. As conclusões apontam que a criação de uma rua compartilhada, estimulam o turismo, a valorização, a experiência e a sustentabilidade local.

Palavras-chave: Turismo; Design Universal; Sustentabilidade.

ABSTRACT

Tourism reveals itself as a strategic activity for cities. As a result of its heritage, Florianópolis also has this segment. However, as it is an island, its transport and urban mobility system suffers an additional overload in the summer season and school holidays, bringing a series of locomotion difficulties. This article investigates the perspective of developing a tourist route that supports active mobility, with attention to universal access and experiences in the urban space. To this end, a conceptual basis was supported and a study was developed to map the problem and propose a solution to the problems. The conclusions point out that the creation of a shared street stimulates tourism, appreciation, experience and local sustainability.

Keywords: Tourism; Universal Design; Sustainability.

¹ Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis - SC

*E-mail: debatin.neto@ufsc.br

INTRODUÇÃO

A cidade de Florianópolis, com suas características naturais, como visuais de morros, praias, clima, cultura e população, estabelecem um campo muito propício à contemplação, diversão e relacionamentos, os quais nutrem uma atividade turística.

Mas a cidade também sofre, como a maioria das cidades ao redor do mundo, com os aspectos relacionados à ausência de planos de desenvolvimento mais efetivos e que afetam a rotina de moradores e visitantes. Para o escopo desse trabalho, destacamos a mobilidade urbana e a necessidade de uma visão de sustentabilidade como fundamentais nos planos de desenvolvimento urbano.

Uma das características de Florianópolis é sua gênese a partir de comunidades isoladas, cuja comunicação ocorria via mar ou por caminhos bastante rudimentares. O desenvolvimento e o crescimento da área urbana favoreceram a consolidação de regiões independentes do centro histórico, cuja rotina dos seus moradores é suprida, em grande parte, nessas localidades.

Essa situação, embora positiva do ponto de vista da acessibilidade, cria algumas situações peculiares sob a perspectiva da mobilidade. Aqui destacamos a perda de movimento na região central de Florianópolis, que se apresenta em decadência. Há equipamentos, contudo, que ainda mantem a atratividade da região central, tais como escolas, o mercado público e a oferta de trabalho.

Esses aspectos despertaram o interesse em verificar as relações entre a experiência, a sustentabilidade e a valorização, no âmbito da mobilidade urbana, em uma abordagem turística que estimule o desenvolvimento dessa atividade na região central de Florianópolis.

A necessidade de se identificar possibilidades alternativas para um turismo mais sustentável é uma questão estratégica, uma vez que, durante os meses de verão, o turismo e a mobilidade urbana são aspectos antagônicos, materializados na condição de congestionamentos e dificuldades de deslocar-se das praias, principais atrativos, para outras regiões da cidade.

O objetivo do artigo foi elaborar um roteiro turístico que apoie a mobilidade ativa, com atenção ao acesso universal e de vivências no espaço urbano. Acredita-se que ações dessa natureza possam estabelecer melhores conexões entre a cidade, seus habitantes e os visitantes, podendo criar outros vínculos que essa experiência possa estabelecer.

O espaço turístico, indissociável do espaço da sociedade como foco de estudo, deve oferecer uma melhora no desenvolvimento de políticas públicas com estímulo da valorização, da sustentabilidade e da experiência, no contexto na mobilidade ativa e acessibilidade do ambiente urbano, permitindo incluir estes aspectos nas infraestruturas viárias, de modo a se transformarem em corredores turísticos, à medida que os usuários façam a integração com esses espaços.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Turismo

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

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

No Brasil foram 6,2 milhões de chegadas de turistas em 2018. Por meio do Plano Aquarela 2020, o país traçou metas e objetivos para projetar o Brasil como destino turístico no exterior. A finalidade é aumentar o fluxo de turistas estrangeiros e incentivar que suas viagens pelo país durem mais tempo (BRASIL, 2020).

Para 45% dos turistas internacionais entrevistados no Brasil, o melhor do país é o povo. Para 68% dos entrevistados a qualidade dos produtos ofertados é muito alta ou alta; a propaganda apresenta apelo emocional e vincula imagens positivas. 63% dos pesquisados buscaram informações do Brasil na Internet; 20% são conhecedores da marca Brasil, e os principais desafios que se concentram em termos de imagens estão relacionados à pobreza e à segurança. Espera-se que as telecomunicações, a sinalização turística e as obras de infraestrutura planejadas, possam requalificar a mobilidade urbana, a malha rodoviária, os aeroportos e os terminais rodoviários (BRASIL, 2020-a).

O turismo, nesse contexto, tem se revelado como atividade estratégica, que estimula a preservação de monumentos e sítios e gera a solidariedade entre os povos (UNWTO, 2020; OEA, 2020; ICOMOS, 2020; OECD, 2020).

A expansão da atividade turística em todos os continentes, entretanto, traz uma preocupação para as administrações públicas. Como sustentar e oferecer abrigo para esse contingente humano? Este comportamento mundial em deslocar-se para todos os continentes, motivados pelas mais diferentes razões, oferece a perspectiva de enriquecimento das nações, mas pode trazer consigo impactos e problemas.

Beni (2020), afirma que o turismo está sujeito a vetores de transformação de diferentes origens. E que as tendências recentes revelam novos padrões de consumo, conduzidos pela insegurança dos modais de transportes, mudanças climáticas, imigração em massa, instabilidade política e eventos epidêmicos e pandêmicos. Isso ocorre, ressalta o autor, em vários destinos, dado que a ocupação e alta densidade tem gerado diferentes tipos de desconfortos.

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

Design Universal

Para que a experiência do usuário seja construída por meio da percepção positiva de que a mobilidade é um elemento motivador para a evolução do turismo e um produto que contribui para a formação da própria experiência, o design universal se apresenta como um suporte teórico adequado.

Segundo Sabino (2017), o design universal proporciona ambientes e produtos que podem ser utilizados por um maior número de pessoas. Ele busca eliminar a exclusividade de uso, evitar a segregação e, a partir daí, aumentar a convivência e a inclusão social. Neste sentido, para Mace et al (1998), o design universal respeita a diversidade humana e possibilita a inclusão de todas as suas atividades.

No entendimento de Horta (2017), a aplicação do conceito requer que a sociedade tenha uma base de acessibilidade e usabilidade em ambientes e produtos que possam ser desfrutados igualmente. O deslocamento cotidiano por meio individual ativo materializa, por exemplo, essa acessibilidade aos espaços da cidade que estejam devidamente preparados para isso.

Essa experiência que a mobilidade ativa pode oferecer, oportuniza o desenvolvimento sustentável (MONTIBELLER FILHO, 2004; FOLADORI, 2001), entendido como resultado da interseção das dimensões econômicas, ecológicas e sociais, que implica na democratização dos espaços sociais.

Desta maneira, o sujeito poderá perceber melhor o meio em que vive e estabelecer um juízo de valor (DEL RIO; OLIVEIRA, 1996) e o sucesso será materializado pela qualidade dessa experiência, gerando preferências neste ambiente urbano.

A adequação do ambiente urbano a todos os usuários e a motivação em explorá-lo por modos ativos é muito mais sustentável. Essa visão de sustentabilidade busca a percepção, prevenção, mitigação e compensação de impactos ambientais. Estabelece um conjunto de procedimentos como instrumento técnico e administrativo que minimizam as atividades modificadoras no meio ambiente.

A mobilidade em Florianópolis

Florianópolis, capital de Santa Catarina, ocupa uma área insular de 424,00 km² e um adicional de 11,90 km² em uma parte continental. Apresenta patrimônio natural composto por 117 praias arenosas, lagunas, lagoas, dunas, restingas, costões, marismas e mangues. Desse território, 45% da Ilha de Santa Catarina encontra-se em área de preservação permanente – APP. Segundo COVELO (2018), são áreas que sofrem pressões fragmentadas pela expansão urbana, dos núcleos urbanos, e de vias de acesso.

A cidade de Florianópolis congrega, com os municípios da região metropolitana, o destino Grande Florianópolis. Esse conjunto de municípios reúnem um patrimônio de belezas naturais e culturais, águas termais e histórias com infraestrutura de serviços e comércio (SANTUR, 2020).

Conforme Ferreira (2018), as diferentes formas de ocupação de Florianópolis, quer seja pela agricultura, nos séculos XIX e XX, ou em decorrência da expansão turística e imobiliária, atualmente, tem desencadeado transformações sociais, ambientais,

econômicas e culturais. Ameaçam os ecossistemas, muitas vezes em caráter irreversível, alterando a forma com as quais as pessoas interagem com o ambiente.

Em seu artigo 2º, a Lei Complementar nº 482 de 2017 (PMF, 2020), que institui o plano diretor do município de Florianópolis, afirma que o plano é o pacto que visa organizar a ocupação do território municipal. Tem a finalidade de proporcionar qualidade de vida para o conjunto da população, baseado nos valores sociais e deve garantir o desenvolvimento sustentável.

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

Considerando que a Região Metropolitana de Florianópolis possui importância crucial para o desenvolvimento de novas interações sociais e espaciais, a mobilidade adquire uma importância fundamental. Coco (2016) afirma que uma mobilidade urbana eficaz é aquela que se pauta entre transportes multimodais e proximidades urbanas. A consequência é a produção de um espaço poupador de tempo. A economia de tempo cotidiano, estimulada por um sistema de transportes eficiente e eficaz, proporciona uma mobilidade que amplia as interações espaciais.

A cidade possui um grande volume de tráfego diário, originado nos diversos municípios que compõem a Região Metropolitana, intensificando os congestionamentos e todas as externalidades relacionadas.

Segundo dados de 2020, são 366.250 veículos em circulação na cidade de Florianópolis (SANTA CATARINA, 2020). Em uma ilha que possui basicamente um ponto de conexão rodoviário com o continente e recebe o fluxo diário de veículos da Região Metropolitana, bem como do aumento de veículos que acessam a capital motivados pelo turismo, a mobilidade se apresenta como uma variável fundamental.

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

Assim, considerando que a cidade atrai turistas, principalmente por suas características ambientais, investir em ações de mobilidade ativa integradas com uma proposta turística de revitalização do espaço urbano focada no resgate de tradições e na busca da modernidade por meio da preservação e da ressignificação dessas áreas, a partir da visão do caminhante, parece estar de acordo com uma proposta de desenvolvimento aliada à sustentabilidade.

ABORDAGEM DO PROBLEMA

Esse estudo pretendeu responder a seguinte pergunta: Como Florianópolis pode, considerando suas características turísticas, influenciar atitudes mais direcionadas à mobilidade ativa a partir de um produto turístico?

As características paisagísticas e culturais, os signos e significados de Florianópolis, como por exemplo, Ilha da Magia, resultam no agrupamento de veículos e pessoas que se inter-relacionam, estabelecendo um estilo de vida, trazendo à Ilha, o significado de “cidade inteligente” (ARRUDA, p. 22, 2019).

Contudo, por se tratar de uma ilha, Florianópolis apresenta limitações físicas, espaciais e ambientais. O déficit de sistemas de transporte coletivo qualificados, estimulam a utilização do transporte individual motorizado, que gera problemas como congestionamentos, e, conseqüentemente, contribuem para o aumento da queima de combustíveis fósseis, da poluição do tempo gasto nos deslocamentos e de outras questões associadas, tais como acidentes e poluição sonora.

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

Para Pezzi e Santos (2012), o conceito de experiência, no contexto turístico, busca o rompimento do cotidiano e estabelece novos significados. Ela age como um mecanismo transformador, que estabelece choques de dor e ou de prazer, vividos por um sujeito que dá sentido entre presente e passado, mas que também projeta o futuro.

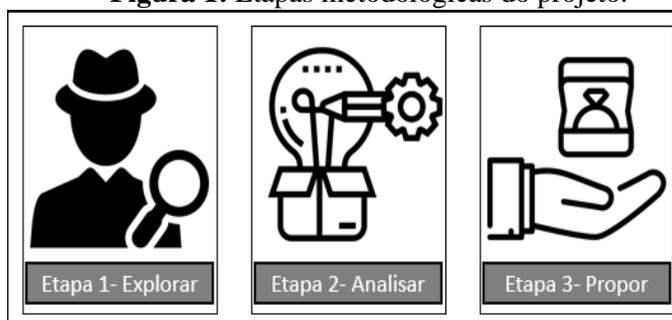
Essa experiência que a mobilidade ativa pode oferecer neste viés, oportuniza o desenvolvimento sustentável (MONTIBELLER FILHO, 2004; FOLADORI, 2001), entendido como o resultado da interseção das dimensões econômicas, ecológicas e sociais, que implica, também, na democratização dos espaços sociais.

Área de estudo e procedimentos metodológicos.

Escolhemos as Ruas Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho, no centro urbano de Florianópolis. Essas ruas concentram a maior quantidade de áreas de preservação cultural do município, e conectam as duas baías: Norte e Sul, a partir de um percurso direto.

A pesquisa foi dividida em 3 etapas (Figura 1). A primeira etapa identificada como “explorar”, teve a finalidade de identificar a área objeto de estudo. A segunda etapa chamou-se “analisar”, e teve como objetivo o estabelecimento e a triagem de todos os dados coletados. A terceira etapa, intitulada “propor”, teve como escopo a aplicação de técnicas e ferramentas para materialização dos objetivos propostos.

Figura 1: Etapas metodológicas do projeto.



Fonte: Elaborado pelos autores, 2022, adaptado do HCD-IDEO,2018.

A metodologia empregada na pesquisa, foi orientada por meio do PlanMob (BRASIL, 2020-c), e do *Human Centered Design* (IDEO, 2018), observadas adaptações pontuais para realização da pesquisa. Utilizou-se o modelo participativo e de desenvolvimento turístico, incorporando a Gestão de Design e o Design Universal na prática aplicada.

A primeira etapa, foi composta das seguintes ações:

Mobilização: identificou um local para estudo, composto pelas ruas Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho (Figura 02). Dividiu-se o local em três trechos, de modo a facilitar a análise e identificar as peculiaridades do trajeto.

Figura 2: Imagem orbital, obtida por meio do Google Earth, em março de 2022.



Fonte: Elaborado

pelos autores, 2022.

O trecho 1 (em vermelho) parte da Praça Esteves Júnior e segue até o cruzamento com a Avenida Rio Branco. O trecho 2 (em Azul), inicia na Avenida Rio Branco e segue até o encontro entre as Ruas Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho, e o trecho 3 (em amarelo), inicia no ponto de maior altitude da Rua Álvaro de Carvalho indo até o encontro com a Rua Francisco Tolentino, nas imediações do Camelódromo Municipal e Mercado Público.

Análise documental: realizaram-se buscas nas bases de dados Pergamus, CAPES e Ebsco, associadas aos termos acessibilidade, mobilidade, turismo inclusivo e ruas completas, com filtro nos últimos cinco anos. Também buscou-se atos normativos relacionados ao tema, como a Lei Complementar n.º 482 de 2014, que institui o Plano Diretor Urbano de Florianópolis; a Lei n.º 9503 de 1997, que institui o Código Brasileiro de Trânsito; a Lei Municipal n.º 1202 de 1974, que dispõe sobre a proteção do patrimônio histórico, artístico e natural do município; a Lei Complementar n.º 60 de 2000, que institui o Código de Obras e Edificações de Florianópolis; a NBR 9050, que disciplina os critérios e parâmetros técnicos a serem observados quanto ao projeto, construção, instalação e adaptação do meio urbano e rural, e de edificações às condições de acessibilidade; a NBR 9283, que classifica o mobiliário urbano, por categorias e subcategorias, segundo sua função predominante e a Lei n.º 11.771 de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo.

Visitas exploratórias: ocorreram no mês de setembro de 2020. Por conta da pandemia de SARS-Covid 19, utilizou-se todos os protocolos sanitários recomendados à época. Permitiu estabelecer um panorama geral das condicionantes físicas e constatar que a estrutura e composição do eixo permite o deslocamento e circulação instintiva de usuários. Foram verificados aspectos espaciais, culturais, condicionantes turísticas e

àquelas relacionadas à mobilidade e acessibilidade, além de fachadas, usos predominantes e funções das edificações de entorno.

A segunda etapa foi composta das seguintes fases:

Elaboração de um quadro síntese: procurou reunir os temas e as principais ideias elaboradas a partir das constatações efetuadas nas visitas exploratórias (Figura 3).

Figura 3: Quadro síntese dos principais aspectos identificados em campo.

QUADRO SÍNTESE			
Acesso/ Legal	Condicionantes	Análise Ambiental	Status
Acesso Av. Beira Mar Norte Av. Rio Branco Av. Paulo Fontes	Físicas Fachadas pobres, prevalência do automóvel e relevo com inclinação x 5,4%. Espaciais Urbanização consolidada, alta adensamento, multiplicidade de usos.	Op/Fragilidades 7 oportunidades 12 Fragilidades DS= 12+ / 4- DA= 8+ / 5- DE= 6+ / 2- 26+ / 11- = 15 variantes	Situação atual Ambiente linear com importantes nós de conectividade que não forma um PT que estimule a VES - presença incipiente de equipamentos de lazer -
Base Legal 6 diplomas Leis Federais, municipais e NBR.	Culturais Patrimônio fragmentado (mutilação do espaço) Aponta lastro vida material.	Mobilidade Embora haja iniciativas fluro é pesado e privilegia uso do automóvel.	Situação desejada Ordenamento do uso escala humana, roteiro turístico que apoie a mobilidade ativa, com atenção ao acesso universal e de vivências de experiências no espaço urbano.
	Turísticos Coeficiente baixo - Fator de atratividade nulo/inexistente	Acessibilidade Fere direitos individuais e universais - presença de obstáculos.	
		Experiência Pseudo mundo mediatizado por pessoas, objetos e edificações. Não sustenta sistema de identidade.	Perfil Residentes - servidores públicos.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2022.

Observou-se uma ausência de elementos urbanos que proporcionem interatividade com o usuário e estimulem uma experiência memorável, além de deficiências estruturais.

Análise ambiental: Relacionou-se em uma tabela, as oportunidades e fragilidades do local. Em termos consolidados, observou-se 7 oportunidades e 12 fragilidades. No contexto interno, verificou-se os pontos positivos e negativos nas dimensões social, ambiental e econômica, revelando-se com 26 aspectos positivos e 11 negativos.

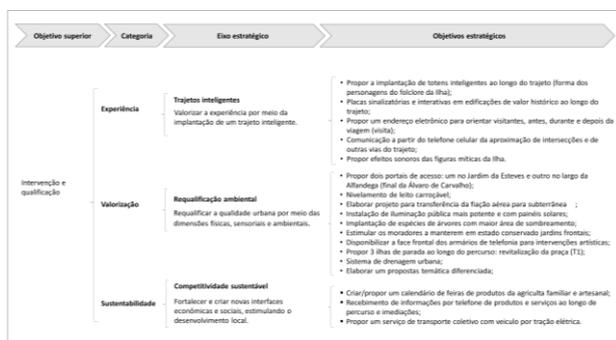
Análise diacrônica, sincrônica e linha do tempo: a análise diacrônica, identificou os principais conceitos utilizados ao longo do tempo para o desenvolvimento do uso e ocupação do espaço urbano, especificamente do conceito de rua. A análise sincrônica buscou casos emblemáticos, tais como a *La Rambla*, em Barcelona, a rua Vidal Ramos em Florianópolis, a Rua da Universidade, no empreendimento Imobiliário Pedra Branca, em Palhoça (SC), a *Cours Saleya*, em Nice, na França, a *Woonerf* Holandesa e a Rua Joel Carlos Borges, em São Paulo (SP). Procurou comparar, entre os exemplos, os seguintes critérios: mobilidade, tipo de intervenção, uso predominante, tipo de piso e revestimento, sistema de iluminação, estilo, diferencial aplicado, projeto de paisagismo, atratividade, o tipo de experiência proporcionada ao usuário e as inovações empregadas no projeto. A linha do tempo permitiu identificar os principais eventos que ocorreram na rua Esteves Júnior, a partir do século XVII.

A terceira etapa foi dividida nas fases descritas a seguir:

Identificação de problemas - causas e consequências: A técnica de identificação de problemas foi utilizada por análises pontuais que auxiliaram no processo de ideação do projeto. Identificou-se os principais problemas, suas causas e consequências em cada categoria do estudo: experiência, valorização e sustentabilidade.

Solução de problemas: aplicou-se uma análise multiescalar para o contexto local, numa escala de 5 a 1, em que 5 considerou-se um problema extremamente grave e, 1, um evento sem gravidade. Ao total foram identificados 15 situações, que originou um problema de projeto, com vistas as soluções para os problemas de projeto. Essa etapa permitiu identificar como Florianópolis pode influenciar atitudes mais direcionadas à mobilidade ativa a partir de um produto turístico, compondo-se um plano de intervenção, resultando em 18 ações (Figura 4).

Figura 4: Plano de intervenção em categoria, eixo e objetivo.



Fonte: Elaborado pelos autores, 2022.

Com base na elaboração dos estudos e na montagem da Figura 4, desenhou-se o produto final, como é apresentado a seguir.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O produto final da pesquisa realizada nas ruas Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho, no centro urbano de Florianópolis, propõe uma rua compartilhada que foi denominada de Passeio Esteves.

Essa nomenclatura reúne a junção do primeiro nome da Rua, registrado por volta de 1748, com a formação de algumas trilhas, e o nome Esteves, quando em 1889, com o fim do regime monárquico, recebe o nome de Senador Esteves Júnior.

A redução do nome traz consigo uma série de vantagens, entre as quais a capacidade de retenção de frases curta, por parte do usuário, além da memorização do nome. Além disso, expressões curtas tendem a ser muito mais difundidas.

Buscou-se, também, inspiração na cultura e nos atributos naturais da Ilha. A finalidade é estimular a percepção ambiental, a vivência de novas sensações, e o resgate da identidade do local.

Acredita-se que esses pilares conectam o usuário com os benefícios imediatos e o posicionamento que o projeto deve estabelecer no contexto diário. Isto é, um trajeto que fortaleça e estimule a preservação das raízes, o encontro social e as relações de vizinhança de maneira notável, em uma rua de passeio. Que encoraje a mobilidade sustentável e ativa. E promova o bem-estar, o aproveitamento positivo do tempo livre e a geração de conhecimento por meio de uma experiência única.

O principal objetivo das intervenções é a qualificação do conceito de lugar. Em vista disso, para as categorias experiência, valorização e sustentabilidade, elegemos um eixo estratégico: trajetos inteligentes; requalificação ambiental e competitividade sustentável, respectivamente, cada qual com seus objetivos estratégicos (Figura 4).

Na categoria experiência, no eixo estratégico, trajetos inteligentes, focou-se na valorização por meio de trajetos inteligentes. No contexto turístico, a experiência vivenciada pelo turista torna-se um dos principais critérios para o sucesso do produto. O usuário, seja ele local e ou turista, busca novas experiências. Ele se envolve em uma trama de acontecimentos e fatos, cujo pano de fundo é o nível de experiência, que resulta na diferenciação do produto.

No turismo, estimular a experiência implica envolver o usuário ao produto em determinado contexto. Essas relações e comparações não são equivalentes. Como atualmente é possível o usuário conhecer o produto, mesmo sem sair de casa, ou bem antes de empreender uma viagem, a vivência memorável torna-se uma questão estratégica. Para isso, definiu-se os seguintes objetivos estratégicos, como são apresentados.

Criação de totens inteligentes. Os totens (Figura 5) trazem a ludicidade dos personagens do folclore do Boi de Mamão, ao representar suas principais características físicas e sensoriais.

Decidiu-se implantá-los nos espaços mais amplos ao longo do trajeto. Eles permitirão a interatividade material, histórica e social entre os diferentes grupos de indivíduos para com o objeto e a memória coletiva. Todos os totens são produtos do empilhamento de módulos cilíndricos rotacionáveis ao longo de um eixo central. As suas diferenças visuais e interativas derivam da alusão ao referido personagem do folclore.

Figura 5: Uma proposta de intervenção.



Fonte: Elaborado pelos autores, 2022.

Na Figura podem-se ser vistos os totens da Maricota, da Benzedeira e do Boi e do Corvo - estes dois últimos mesclados em um único totem. Já a Figura 6 remete a ideia de um ninho, em forma de portal de acesso.

Figura 6: Uma proposta de intervenção



Fonte: Elaborado pelos autores, 2022.

O portal expressa uma ideia: uma metáfora relacionada à força da nossa cultura, seja ela representada pelos elementos mais tradicionais ou mais modernos.

Além dos totens, foi proposta a implantação de um sistema de sinalização interativo nas edificações de valor histórico. Durante o trajeto é pouco notável a presença física dessas edificações, especialmente pela dominância de prédios maiores, mas

também pela forte presença dos muros, que impedem, a visão direta dos usuários, para o edifício.

A proposta elaborada visa a criação e instalação de *QR Codes*, em totens iluminados para uso noturno, ou nos próprios muros existentes que, ao serem escaneados, o usuário possa encontrar todas as informações referentes ao edifício. Essa função permitirá aguçar a interatividade do sistema com o público mais jovem e possibilitará criar um mapa interativo do trajeto.

Atualmente a necessidade de informações digitais é uma realidade. Para isso, sugere-se a criação de um endereço eletrônico, com tradução para outros idiomas, que permita ao usuário se localizar, informar, aprender e interagir com o espaço virtual. Este sistema estará agregado a um aplicativo móvel que possibilitará ao usuário percorrer o trajeto, recebendo informações audiovisuais e das intersecções entre as ruas. Isso ampliará a acessibilidade ao percurso e permitirá mais independência aos usuários com capacidades diferenciadas.

Na categoria valorização, no eixo estratégico, requalificação ambiental, propõe-se a requalificação urbana por meio das dimensões físicas, sensoriais e ambientais.

Considerou-se a necessidade de alterar o curso natural que os recursos culturais e sócio espaciais das cidades sofrem com o processo de mundialização. A requalificação do espaço urbano permite que o conceito de lugar seja melhor explorado pelo turismo, que pode se tornar elemento dinamizador da economia local e revitalizador de espaços urbanos.

A necessidade da manutenção do patrimônio material e imaterial estimula um processo de valorização e formação de identidades por interveniência de imagens turísticas. Resulta em uma requalificação urbana que, por sua vez, rompe um ciclo sucessivo de descontinuidade, característico dos grandes centros.

Esse processo de requalificação físico, sensorial e ambiental, objetiva também popularizar e proteger a cidade da homogeneização cultural, enfatizando os diferentes matizes culturais presentes na cidade. O turismo tem um papel crucial nesse aspecto, pois atua como um mecanismo revitalizador, mantendo a tradição histórica desses espaços. Ele orienta, instrui e aponta as necessidades fundamentais para que o ambiente possa gerar e estimular uma atratividade indutiva.

Decidiu-se implantar dois portais de acesso. Um no Jardim Esteves (Figura 6) e um no encontro entre as ruas Álvaro de Carvalho e Esteves Júnior. Eles objetivam demarcar uma entrada no trajeto e emoldurar a vista que ele enquadra.

Assim, o portal da Beira Mar Norte (Baía Norte) marca a entrada do trajeto e também emoldura o contexto visual da cidade ou do mar. Foi pensado em ser executado em madeira, que remete à tradição antiga de construção das pequenas embarcações e das próprias residências dos pescadores.

O portal do encontro entre as ruas Álvaro de Carvalho e Esteves Júnior se posiciona na maior altitude do trajeto e consegue emoldurar a vista para a Baía Sul, captando inclusive o mar.

Além disso garantimos a acessibilidade por meio do nivelamento de calçadas e leito carroçável. O padrão a ser seguido será o da Calçada Certa, instituído pelo Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis – IPUF (2019).

Considerou-se que postes, fios e outros elementos presentes no sistema geram pouca atratividade visual para o trajeto. Recomenda-se assim, a troca do sistema atual de energia e iluminação pública (fiação aérea) para o sistema de fiação subterrânea, por meio de um projeto luminotécnico. Além dos aspectos estéticos, buscou-se aumentar o tempo de permanência e a segurança dos usuários no local, projetando uma iluminação para os pedestres no trajeto, em postes com sistema de captação de energia solar, para auxiliar na diminuição de custos.

Foram propostas a introdução de elementos arbóreos ao longo do trajeto que favoreça a caminhabilidade e a permanência dos usuários nos seus espaços, a partir da criação de uma ambiência mais acolhedora.

Para isso, às espécies implantadas deverão ter sombreamentos consideráveis – nem sempre com sombras fortes e fechadas, mas também com as mais suaves e abertas, com cores, texturas e aromas diferentes.

A utilização das faces frontais dos armários de telefonia podem ser objeto de intervenções artísticas. Elementos físicos no trajeto promovem mais identidade e permitem novos pontos de interatividade e de contemplação.

Na categoria sustentabilidade, o propósito foi fortalecer e criar novas interfaces econômicas e sociais, estimulando o desenvolvimento local.

Este eixo estratégico considera a possibilidade de estimular um diálogo e uma troca de saberes e vivências. Essa nova experiência coletiva, diversificada e universal, possibilita a devolução da humanidade, num exercício de reconstrução e reinvenção individual, mas também coletiva.

O desenvolvimento local estimula o fortalecimento do encontro com o outro. Implica no estabelecimento de ações integradas, que fortalecem os laços e dinamizam os aspectos econômicos, ecológicos e sociais.

Essa nova (eco)nomia, é possível por meio da criação de um calendário de feiras com produtos da agricultura familiar e artesanal. Ações dessa natureza podem estimular pequenos produtores e artesãos a exibirem e comercializarem seus produtos, adicionando valor e experiência ao local.

Para dar difusão a esta oportunidade, informações digitais dos produtos e serviços ao longo do percurso serão enviadas aos usuários. A divulgação de informações públicas no trajeto é essencial para que haja interesse municipal e vantagem comercial.

O trajeto em questão carece de transporte público. Por isso a sugestão de transporte coletivo por tração elétrica. Ela pode favorecer uma nova dinâmica turística na região e diminuir o fluxo de veículos individuais na área.

Considerou-se viável esta proposta, visto que próximo do Passeio Esteves, está a Ponte Hercílio Luz, alvo de investimentos de revitalização, com a criação de um complexo de relevância turística de natureza histórico-cultural. Mas também como um monumento a mobilidade urbana, e que podem estimular o lazer ativo, cultural e urbano, por meio de roteiros turísticos ativos.

Os roteiros tornam-se a materialização da prática turística. É por meio da sequência estruturada de atrativos turísticos que uma cidade, destino ou recurso, pode se tornar competitiva e diferenciada. Eles estabelecem um itinerário, conferem identidade ao local e são estruturados para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização, podendo ocorrer em ambientes urbanos e rurais.

O roteiro confere a identificação, valorização e a abordagem em rede. Oportuniza o ordenamento do espaço, buscando o máximo resultado. Estabelece um diálogo com o usuário, orientando-o, enquanto a cidade, o campo e ou o atrativo, são descobertos.

Considerando a ideia de que qualquer espaço pode ser utilizado para o lazer e, mais ainda, que os espaços públicos são aqueles considerados acessíveis a todos os públicos, o roteiro turístico do Passeio Esteves, revela-se como um conjunto de recursos, equipamentos, práticas e serviços que formam o produto turístico.

Seu tema está relacionado diretamente ao turismo cultural, assumindo um duplo viés: retratar a herança dos colonizadores e dos desbravadores, seus hábitos e costumes e, ao mesmo tempo, proporcionar uma integração com a cidade, recorrendo a práticas e interfaces tecnológicas, históricas, folclóricas e para-folclóricas.

O eixo geográfico caracteriza-se por sua linearidade. Essa realidade incorporada geometricamente por meio da contemplação da paisagem urbana, das artes plásticas, da literatura em verso e prosa, da história das edificações, aliado ao uso de dispositivos móveis, exaltam o lazer-prazer-memorável.

A linearidade expressa é resultado da própria estrutura e composição do sistema estudado. Originariamente, as Ruas Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho tiveram em seus projetos a finalidade de conectar as baías norte e sul e diminuir a distância entre esses dois pontos. Rotas turísticas lineares em espaços públicos abertos possibilitam uma continuidade de atrativos que, ao se cruzarem por meio dos fluxos, estabelecem integração, contato e estímulo às relações sociais.

Sob o ponto de vista funcional, uma rota turística linear, estabelece o início e o fim de um passeio. Permite o ineditismo contínuo, visto que não oferece repetição de fatos turísticos. Ela delimita espaços, e se materializa por meio da sequência movimentada, de acordo com o compasso rítmico da caminhada.

O eixo principal do roteiro inicia na Praça Esteves Júnior em direção ao Largo da Alfândega. Não que o inverso não possa acontecer. Trata-se de um traçado mais fácil, cujo grau de dificuldade diminui o esforço e a fadiga do usuário, o que permite uma atenção ainda maior aos elementos compostos no eixo. Entende-se que o começo de uma rota, sua direção e continuidade, sejam sempre as que causem o menor impacto relativamente ao esforço físico do usuário.

A disposição dos recursos turísticos e mobiliário utilizados, bem como o nivelamento da calçada e leito carroçável em forma de calçada, permitem que o usuário defina um traçado a partir de seus objetivos. Será retilíneo quando estiver com pressa e

por vezes será em curvas que se cruzam, quando o observador estiver passeando com a finalidade de, ativa e pedagogicamente, contemplar o conjunto paisagístico.

A ordem dos elementos foi propositadamente projetada como forma de estimular o fluxo de observadores, oferecendo como caminho principal, o cruzamento intervalado, à direita e à esquerda, cuja sequência ideal denote movimento e evolução.

Esse percurso direciona o usuário para alguns pontos de permanência e estações de contemplação e descanso, ou ainda como atalho para locais da cidade, por meio de outros caminhos secundários e terciários.

A rota inicia na Praça Esteves Júnior. O usuário pode contemplar a paisagem e, em seguida, acessar o portal, iniciando o passeio, por meio de uma série de experiências, que estimulam a percepção, a mobilidade e a acessibilidade, com auxílio de informações digitais.

Essas informações funcionam como um canal de distribuição de produtos e serviços. Além disso, os frequentadores terão um guia em um ciberespaço turístico, recebendo dicas e orientações para conhecer todos os atrativos do local.

Totens estarão disponíveis com um código QR, que podem ser facilmente escaneados por telefones celulares. Ao escaneá-los, o usuário entrará em contato com as artes plásticas e literárias da Ilha de Santa Catarina.

Durante a caminhada, o turista pode apreciar o patrimônio representativo da cidade, assim como interagir com os totens versáteis e modulares, representando as figuras folclóricas da Ilha. Esse momento oportuniza interação social além de outras atividades estimuladas indutivamente por relações sinestésicas, facilmente identificadas.

As “dicas” enviadas digitalmente, permitirão aos usuários apreciarem o patrimônio imaterial da ilha, descobrindo onde podem desfrutar da gastronomia de botequim e acompanhar uma apresentação folclórica, entre outras opções, por exemplo.

Todas as atrações propostas podem ser usufruídas no tempo do usuário, visto que ao longo do eixo ele poderá sentar-se nos bancos, e assumir o papel de observador da paisagem urbana. Isso pode estimular a busca de sensações diferentes que o auxiliarão na compreensão dos componentes da paisagem, facilitando a sua contemplação e interpretação e estimulando novas vivências no espaço urbano.

A rota é concluída no Mercado Público e Largo da Alfândega. Neste ponto usuário é estimulado a explorar o espírito do lugar, ora como expectador, ora como ator, experimentando o jeito simples, cosmopolita e acolhedor do povo florianopolitano. Entretanto, a hospitalidade continua durante toda a estada do usuário, por meio de dicas e sugestões enviadas, aumentando sua permanência na cidade e experiência vivenciada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Florianópolis, apresenta na temporada de verão um aumento significativo de sua população, ocasionando uma sobrecarga na infraestrutura de transporte.

Para ser possível acessar os atrativos turísticos, os quais estão espalhados espacialmente, é necessária a movimentação das pessoas, dada sua distância. Esse fluxo é feito, na maioria dos casos, por transporte motorizado individual.

Por conta dessa função dinamizadora nas relações entre visitantes e visitados, o turismo é visto como mecanismo regenerador do espaço. Em vista disso, para que o turismo possa garantir o desenvolvimento socioeconômico e cultural, as infraestruturas para a mobilidade, os tipos e opções de transportes devem ser ofertados em quantidade e qualidade suficientes.

Neste trabalho buscou-se verificar como a mobilidade e o turismo estabelecem relações entre a experiência, a valorização e a sustentabilidade e, dessa forma, seja considerado como uma atividade alavancadora de bem-estar coletivo.

Argumentou-se que uma mobilidade ativa, pode transformar-se em produto turístico competitivo, diferenciado e sustentável. Potencializa os benefícios sociais, culturais e econômicos para cidade, seus habitantes e empreendedores, mas sobretudo para àqueles que decidem visitar a cidade.

Além da mobilidade ativa, considerou-se também o design universal como potencializador do aumento da experiência de vivências no espaço urbano. A morfologia, as infraestruturas de transportes, a diversidade de modos e opções de fruição, tornam-se aliados do desenvolvimento dessas experiências positivas e prazerosas.

A pesquisa revelou que a constituição de um produto único, como uma rua compartilhada numa das mais antigas conexões entre a baía norte e a baía sul, regiões

estruturantes da porção insular de Florianópolis, pode oferecer conforto e segurança e devolver a escala humana, priorizando o acesso universal e a democratização do espaço.

As intervenções propostas, elaboradas à luz das pesquisas dos temas presentes nesse estudo, tendem a permitir e estimular, ao mesmo tempo, a valorização do lugar, a sustentabilidade e o aumento da experiência dos usuários por meio dessas interações, fortalecendo o encontro com o outro, mediante a compreensão da existência da diversidade de formas, pensamentos e opiniões.

Os resultados apontam que o potencial histórico, cultural, arquitetônico, as artes plásticas, a literatura, o folclore e a gastronomia podem envolver não só o turista, mas também a comunidade receptora, o governo local e os prestadores de serviços num processo simbiótico que oportunizará o desenvolvimento local.

REFERÊNCIAS

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

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

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

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

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

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

BRASIL. Lei 10.257 de 10 de junho de 2021: **Regulamenta os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil>. Acesso em 14 de março de 2021.

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

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

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

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

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

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

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

IPIUF. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Florianópolis. **Calçada certa: manual de projeto e execução**. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Florianópolis. Prefeitura Municipal de Florianópolis, 2019.

ICOMOS. International Council on Monuments and Sites. **Carta de turismo cultural**. México. Disponível em <https://www.icomos.org>. Acesso em 12 de maio de 2021.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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