

SEGUNDO ACESSO AO MUNICÍPIO DE BOMBINHAS:

A opinião e preferência dos moradores do município de Porto Belo (SC) sobre as alternativas e o novo trajeto como possível fomento ao turismo regional.¹

Ana Maria Cordeiro²
Lígia Najdzion³

RESUMO

Há décadas o município catarinense de Porto Belo registra congestionamentos durante a temporada de verão na avenida Governador Celso Ramos, principal via de acesso ao bairro Araçá (onde está localizada a praia do Caixa D'Aço e outras praias de Porto Belo) e ao município de Bombinhas. Este estudo teve por objetivo, conhecer a preferência/opinião da população de Porto Belo sobre a construção de um segundo acesso para o município de Bombinhas, como alternativa de fomento ao turismo regional. Para tanto foi realizada uma pesquisa quantitativa, por meio de questionário online, aplicado à uma amostra da população. Os resultados apontaram...

PALAVRAS-CHAVES: Turismo regional; Porto Belo - SC; Bombinhas - SC.

INTRODUÇÃO

A economia de muitas cidades litorâneas é baseada no desenvolvimento turístico da região. Os visitantes, na maioria das vezes, são atraídos pelas belezas naturais e acabam se encantando pela cultura e tradições dos lugares.

Cada vez mais pesquisadores buscam entender os impactos e transformações que ocorrem nas comunidades que recebem visitantes. As cidades se tornam produtos e sofrem mudanças continuadas. Segundo Figueiredo (2010), grandes intervenções podem provocar efeitos imediatos, mas não deixam de ser resultados cumulativos de mudanças pontuais, que descaracterizam radicalmente a paisagem. No artigo "Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades", Figueiredo (2010) destaca que a presença de muitos automóveis resulta apenas em engarrafamentos e ruas poluídas e barulhentas. O uso do automóvel exige modificações nas cidades, que visam facilitar o trânsito de veículos e pedestres.

¹ Artigo Científico apresentado em cumprimento das exigências da disciplina de Metodologia de Pesquisa do Curso de Especialização em Marketing Criativo da Escola de Artes, Comunicação e Hospitalidade – EACH da Universidade do Vale do Itajaí.

² Autora do trabalho e aluna da Especialização em Marketing Criativo da Universidade do Vale do Itajaí - SC, e-mail: amcordeiro22@gmail.com.

³ Orientadora do Trabalho. Doutoranda e Mestre em Turismo e Hotelaria (UNIVALI), Especialista em Marketing (UNIVALI) e Graduada em Comunicação Social/Relações Públicas (UFSM). Docente nos cursos de Pós-Graduação em Marketing Criativo e MBA em Marketing Estratégico; Graduação em Publicidade e Propaganda, Relações Públicas e Design de Moda da Univali. Email: ligianaj@gmail.com

Essa questão faz parte da infraestrutura turística ou o “conjunto de obras e instalações que criam condições para o desenvolvimento de uma unidade turística, como o sistema de transporte, de comunicação, de serviços urbanos, entre outros”. (PELLEGRINI FILHO, 2000, p.148)

Os destinos que oferecem infraestrutura mais adequada tendem a ser os destinos que recebem mais turistas. E, no entanto, isso tem levantado uma disputa entre os empreendimentos turísticos. Como afirma Rabahy (2003), na área de investimentos pode-se observar um crescimento na competição, disponibilizando aos turistas atrativos e equipamentos sofisticados.

Para Tuna (2008), a infraestrutura de uma localidade influencia na demanda turística, pois a infraestrutura turística, aliada com a infraestrutura urbana, constituirá, em parte, na atratividade de determinada localidade.

A infraestrutura tem uma importância indiscutível para a atividade turística, pois além de tornar a visita agradável, também atrai o turista e está entre um dos fatores que irão mantê-lo e trazê-lo de volta no futuro (Rabahy, 2003; Tuna, 2008). Lages e Milone (2001) e Oliveira (2002) afirmam que a infraestrutura turística é um dos componentes da oferta que é dividida em equipamentos e serviços turísticos. Trata-se dos serviços destinados aos turistas e da infraestrutura de apoio turístico que são os serviços urbanos que não são feitos exclusivamente para o turismo, porém o turismo se utiliza deles para seu desenvolvimento.

Seguindo essas premissas, o presente trabalho aborda uma questão de relevância para o desenvolvimento dos municípios catarinenses Porto Belo e Bombinhas, objetos de estudo da pesquisa.

E como se trata de uma questão que envolve a população direta e indiretamente, uma vez que interfere no seu dia-a-dia, além dos turistas e visitantes, há que se considerar todas as questões. Elas, por sua vez, renderam o problema de pesquisa traduzido na pergunta: Qual a preferência/opinião da população de Porto Belo sobre a construção de um segundo acesso?

Para responder à pergunta de pesquisa foram definidos um objetivo geral e três específicos. O objetivo geral pretende conhecer a preferência da população de Porto Belo sobre a construção de um segundo acesso para o município de Bombinhas como alternativa de fomento ao turismo regional. Os objetivos

específicos, por sua vez, ficaram assim definidos: Identificar as alternativas de acesso existentes; Descrever suas vantagens e desvantagens; Avaliar a opinião dos moradores.

OS MUNICÍPIOS DE PORTO BELO E BOMBINHAS

Entre os destinos turísticos existentes e consolidados no Litoral Centro Norte do estado de Santa Catarina, está o município de Porto Belo, com população estimada de 20.834 habitantes (IBGE, 2018). Ao seu lado está o município de Bombinhas, com 19.193 habitantes (IBGE, 2018). Bombinhas é considerado, de acordo com os Cavalcante, Flores e Pedrini (2012), um dos menores municípios catarinenses, com 33,7km², sendo respeitado como um ícone turístico, cujas atividades estão entre as principais fontes de renda local.

No mesmo contexto, os autores assim descrevem o município:

Por seu clima quente e, especialmente, por seu patrimônio natural, Bombinhas tem o turismo como sua principal fonte geradora de recursos. Conforme a Prefeitura Municipal de Bombinhas (2011), a atividade turística local se destaca tanto que, “nos anos de 2006, 2007 e 2009, Bombinhas foi eleita como a quarta melhor praia do país pela revista brasileira Viagem e Turismo; e como a terceira melhor em 2008”, (CAVALCANTE, L. S.; FLORES, L. C. S.; PEDRINI, L., 2012, p.03).

Percebe-se a vocação turística de Bombinhas e a importância da atividade para o desenvolvimento econômico quando o município é citado como o sexto destino mais procurado por turistas internacionais, segundo dados do Estudo de Demanda Turística Internacional, do Ministério do Turismo do Brasil (ANO). Segundo informações levantadas junto à Prefeitura de Bombinhas, 903.651 veículos entraram na cidade pagando a TPA⁴ - Taxa de Preservação Ambiental, na temporada 2018/2019. Neste número não estão somados os veículos com placas de Bombinhas e de Porto Belo, além dos veículos oficiais, que também utilizam a via, mas são liberados da taxa. Por meio destes dados verificou-se que além de turistas, os moradores de ambas as cidades também utilizam o acesso para trabalhar normalmente e cumprir suas tarefas diárias. Neste caso, havendo apenas uma via de acesso, não há alternativas para fugir dos congestionamentos. A imprensa

⁴Instituída pela Lei 185 de 19 de dezembro de 2013, a Taxa de Preservação Ambiental é cobrada na entrada no Município de Bombinhas e tem o objetivo de minimizar os impactos causados pelo excessivo número de visitantes durante a temporada de verão. O valor arrecadado deve ser utilizado exclusivamente para a preservação do meio ambiente.

regional divulga constantemente o transtorno enfrentado no trânsito local por turistas e moradores entre as duas cidades. Em dezembro de 2018, foi publicada uma nota pela jornalista Dagmara Spautz, do veículo tal, que destacou que para fazer o trecho de 11 quilômetros entre a Praia de Mariscal e o limite com Porto Belo, as pessoas poderiam levar até duas horas. No site de notícias ND+, do Grupo Ric, uma reportagem em setembro de 2016 trata especialmente sobre a necessidade de um segundo acesso e cita congestionamentos de duas a três horas para percorrer os 12 quilômetros da BR 101 até Bombinhas.

O site TripAdvisor Brasil, que apresenta avaliações sobre destinos e equipamentos turísticos, traz 4.630 avaliações referentes à Praia de Bombinhas, (com acesso no dia 19 de maio de 2020). Entre as avaliações, 2.891 pessoas classificam o destino como excelente, 1.232 como muito bom e o restante como razoável, ruim e horrível. A maioria dos comentários que acompanham as avaliações referentes às praias, descrevem grande número de veículos e os congestionamentos surgem como um aviso/problema para quem deseja conhecer a cidade.

Planejamento turístico e infraestrutura

Segundo Scótolto (2014), apesar da importância dos recursos naturais como atrativos turísticos, o desenvolvimento local se torna necessário para manter o fluxo de pessoas ativo e assim a economia aquecida; quando se pensa em desenvolvimento local, se pensa em mudanças na situação atual da localidade. No mesmo contexto, o autor descreve a necessidade de percepção da situação atual, para que sejam desenvolvidas medidas com o objetivo de minimizar e/ou solucionar os problemas ali existentes.

Sobre o desenvolvimento turístico de um destino, um dos pontos importantes é o planejamento das estratégias para que a localidade cresça com impactos positivos, especialmente em relação à economia. De acordo com Denkewicz (2012), o planejamento no turismo é uma das principais ferramentas para o desenvolvimento da localidade, já que busca avaliar e atender as necessidades dos turistas e moradores. Durante o processo de planejamento do desenvolvimento turístico de uma cidade, é importante levar em consideração os desejos e as preferências da

comunidade. Fridgen (1990) descreve que o planejamento deve resultar na melhoria da vida da comunidade, tendo em vista que o turismo se baseia fortemente no bem estar dos moradores do local. Ao se tratar de planejamento turístico, a estrutura urbana surge como um ponto importante. Segundo Beni (1998), os sistemas viário e de transporte merecem destaque e são imprescindíveis quando se trata de planejamento turístico. Sem o conhecimento necessário para planejar a cidade e torna-la um destino turístico consolidado, Porto Belo acabou se desenvolvendo seminfraestrutura para o turismo e qualidade de vida dos moradores. No artigo “Planejamento e Política de Turismo: aperfeiçoamento de um modelo sistêmico para Porto Belo (SC)”, os autores Anjos, Henz e Leite (2008), destacam que por ser a principal via do município, o desenvolvimento local seguiu a linha da avenida Governador Celso Ramos, sendo possível identificar um dinamismo próprio, pelo uso comercial, de serviço e institucional, reforçando a importância deste eixo.

A sazonalidade é outro fator a ser levado em consideração para o planejamento territorial turístico, e é preciso aprender a conviver, criar estratégias de atuação para minimizar o impacto negativo desse período ou potencializá-lo com estratégias de atratividade (Anjos, Henz e Leite, 2008, p.12).

A discussão sobre o Segundo Acesso

De acordo com Figueiredo (2010), mesmo com fachadas ativas, o uso dos automóveis reduz a interação entre cidade e turistas. O autor ainda destaca, que conforme o tráfego se torna intenso, os turistas podem se concentrar apenas no trânsito, o que dispersa sua capacidade de atenção ao entorno, ocasionando assim dificuldade para encontrar um local conveniente ou permitido para estacionar e ou mesmo visitar a cidade por onde estão passando.

Enquanto esteve como vice-governador do estado de Santa Catarina, o empresário Leonel Pavan chegou a divulgar informações sobre a possibilidade de execução do segundo acesso. De acordo com matéria publicada no site oficial da Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina – SANTUR (2009), o início das obras estava confirmado e aconteceria ainda no mesmo ano, após processo licitatório e assinatura da ordem de serviço. O trecho, que passa pelo

conhecido "morro de zimbros", já recebia o nome de Rodovia Turística e a obra custaria aos cofres públicos R\$43 milhões.

O projeto consistia em 10km de via, com pista de sete metros de largura, contendo acostamentos e o passa fauna, que são locais sob a pista, que possibilitam a passagem de animais de um lado para o outro. O projeto também contava com muros e telas para a proteção da fauna, já que se trata de uma APP - Área de Preservação Permanente⁵. Em 2010, quando Leonel Pavan assumiu como Governador do Estado por conta do período eleitoral, foi aberta uma Ação Civil Pública,mas o procurador da República Roger Fabre apontou irregularidades no licenciamento ambiental, já que se trata de uma área de Mata Atlântica, havendo no projeto comprometimento de cursos d'água, risco de erosão, entre outros. No mesmo ano, o Ministério Público Federal suspendeu o processo licitatório que estava em andamento e pediu que novos estudos ambientais fossem realizados, apresentando alternativas com impactos ambientais menores. O novo Estudo de Impacto Ambiental - EIA foi realizado e apresentado para a Fundação do Meio Ambiente de Santa Catarina, onde se encontrou desde então,sob análise. Oito anos depois, seria realizada, em 29 de março de 2018, uma Audiência Pública no Município de Bombinhas para apresentação do documento e debate sobre o assunto, mas ela foi cancelada pelo Ministério Público Federal.

O turismo deve ser entendido como um sistema aberto, cujo planejamento, que tenha em vista o desenvolvimento local, deve considerar as influências externas da sociedade, do ambiente e do mercado, já que as opiniões internas podem gerar mudanças nos próprios processos(ANJOS, HENZ e LEITE, 2008, p. 17).

Alternativas para o segundo acesso ao município de Bombinhas

O EIA, de acordo com o IMA - Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina, analisa os impactos causados pela obra e suas prováveis consequências ambientais, além de propor condições para a implantação indicando qual melhor procedimento a ser realizado, apresenta quatro alternativas para a construção de um segundo acesso entre a BR101 até o município de Bombinhas.

⁵De acordo com o Código Florestal (Lei nº 4.771/65), são consideradas Áreas de Preservação Permanente (APP) aquelas protegidas nos termos da lei, cobertas ou não por vegetação nativa, com as funções ambientais de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade e o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas.

A alternativa de número 01 apresenta uma saída da avenida Governador Celso Ramos, nas proximidades da BR101, passando por trás do empreendimento Porto das Águas, em direção ao morro de Santa Luzia. Com necessidade de abrir terreno virgem para a construção da via de acesso e a taxa de rampa máxima é em torno de 10%. A via seguiria até a estrada, que requer alargamento e conformação geométrica, alcançando assim o ponto onde haveria dois acessos, um para Zimbros e outro para Porto Belo. A extensão total da alternativa 01 é de 15.179,66 metros em pista simples. Este é um trajeto conhecido pelos moradores dos dois municípios, porém pouco utilizado devido às condições ruins da via.

A alternativa 02 trata-se da construção de um túnel. Esta alternativa também iniciaria na avenida Governador Celso Ramos, nas proximidades da BR101. O túnel teria início no km 4,5, no morro Santa Luzia com extensão aproximada de 3km. Esta alternativa é a que apresenta menor extensão, menores taxas de rampas, menor relação a cive-declive, menos curvas e raios mais amplos. As controvérsias apresentadas são em relação à saída, já no município de Bombinhas (região urbana de Zimbros), onde o fluxo se tornaria mais intenso. A falta de uma zona de dissipação poderia ocasionar congestionamentos dentro do túnel e dependendo da quantidade de veículos, o sistema de ventilação não daria conta dos gases expelidos pelos escapamentos e ao necessitar desligarem os motores, os passageiros ficariam, entre outras questões, sem ar condicionado. O EIA apresenta alternativas para um sistema viário adequado na saída do túnel. Todo o percurso, da entrada até a saída no sistema viário, seria de 14.080 metros, sendo 7.700 metros de pista simples e 6.380 metros de pista dupla. O projeto prevê a construção do túnel de aproximadamente 3km e três viadutos para interseções.

A alternativa 03, apresentaria o acesso através da construção de elevados. A partir da avenida Governador Celso Ramos, nas proximidades da BR101 até o km04, onde localiza-se o pé do morro Santa Luzia, onde sofre uma inflexão para a esquerda em uma sequência de encostas com três longos viadutos por cerca de 4,5km até o ponto de acesso a Porto Belo/Zimbros, seguindo pela via já existente. Esta alternativa apresenta vantagens em relação à alternativa 01, por apresentar uma menor extensão com menor relação a cive/declive, menor curvacidade e por consequência um menor fator desvio. A extensão total é de 12.310 metros;

A alternativa 04 é semelhante à alternativa 02. Também teria início nas proximidades da BR101 até o km 4,5, onde ocorre o início à transposição do morro Santa Luzia por um túnel, que teria extensão aproximada de 2.200 metros. Esta alternativa tem os mesmos problemas na dissipação dos veículos na saída do trajeto, já em Zimbros, no município de Bombinhas, podendo ocasionar congestionamentos dentro do túnel. Há sugestões no projeto de um sistema dissipador e a necessidade de realizar desapropriações em determinados pontos. O direcionamento do túnel seria da praia de Zimbros, gerando grande demanda de veículos em direção a Bombas. A extensão total desta alternativa seria de 14.993 metros.

METODOLOGIA

Do ponto de vista de seus objetivos, esta pesquisa classifica-se como exploratória, uma vez que visa proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas a torná-lo explícito; com o auxílio, entre outros, de levantamento bibliográfico. Para conhecer efetivamente a preferência da população de Porto Belo sobre o segundo acesso ao município de Bombinhas, optou-se inicialmente por realizar pesquisa bibliográfica, em material disponibilizado em meio online e sites de notícias, que permitem um levantamento cronológico das atividades referentes ao segundo acesso. Classifica-se também como descritiva, uma vez que descreve determinado fenômeno, por meio de técnica de coleta de dados padronizada.

Utiliza-se de fontes bibliográficas (secundárias) a partir de artigos, obras e matérias jornalísticas, além de documentos legais sobre o objeto de estudo. As fontes secundárias são “interpretações e avaliações de fontes primárias”.

De caráter quantitativo, o trabalho buscou nas fontes primárias (descritas como fontes mais próximas à origem da informação ou ideia em estudo.) as respostas para o cumprimento dos objetivos. Para tanto utilizou-se da fórmula de pesquisa da amostra, a partir de um universo de habitantes, apontados pelo IBGE (2019). De acordo com Manzato (2014), utiliza-se pesquisa quantitativa quando o objetivo levantar a opinião, hábitos e atitudes do público-alvo.

Modalidade de pesquisa que investiga fatos, a pesquisa quantitativa é uma modalidade de pesquisa na qual variáveis predeterminadas são mensuradas e expressas numericamente, assim como seus resultados,

analisados, com o uso preponderante de métodos quantitativos. (APPOLINÁRIO, 2004b, p. 155)

Ela aconteceu por meio de pesquisa de campo, realizada em meio online, que consistiu na aplicação de um instrumento do tipo questionário composto por 15 questões, sendo três delas abertas e 12 fechadas. As questões foram respondidas voluntariamente através do sistema formulários do Google, para complementar de forma padronizada as observações e percepções da população de Porto Belo.

Para tanto, realizou-se cálculo amostral levando em consideração uma população de 21.388 mil habitantes para Porto Belo (de acordo com a estimativa do IBGE para 2019), com nível de confiança de 95% e margem de erro 6%, o que representou uma amostra de 288 pessoas. Sua aplicação aconteceu durante o período de 25 de junho de 2019 a 06 de agosto de 2019 e o link com as questões foi encaminhado via redes sociais, através de páginas e perfis de pessoas físicas no facebook (moradores da cidade), com especificações sobre a necessidade de ser morador de Porto Belo para responder as questões. Os resultados obtidos foram avaliados por meios estatísticos, com auxílio do programa Excel.

ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A 1ª questão referiu-se à idade dos participantes, que variou dos 18 aos 92 anos. A pesquisa mostrou que a maioria dos entrevistados, 31,25% tem idade entre 36 a 45 anos, seguido por pessoas entre 26 e 35 anos, que alcançou 29,17%. A 2ª pergunta foi em relação ao sexo. Entre as pessoas que participaram, 61,8% são do sexo feminino e 38,2% do sexo masculino.

Em relação ao estado civil, foi a 3ª pergunta, sendo 64,9% casados e 35,1% solteiros. Conforme dados levantados neste estudo, os participantes do questionário moram em Porto Belo e indicaram o endereço na 4ª pergunta.

A 5ª pergunta correspondeu à renda média mensal das pessoas participantes, cujas respostas indicaram que a maioria, 32,3%, recebe até dois salários mínimos, seguido por pessoas que recebem até três salários mínimos, correspondente a 27,4% dos participantes.

Sobre a utilização da via, questionado na 6ª pergunta, identificou-se que 62,8% dos entrevistados utilizam a avenida Governador Celso Ramos todos os dias,

que 19,1% utilizam a via ao menos três vezes na semana, e que 18,1% utilizam a via de uma a duas vezes por semana.

A 7ª questão referiu-se à opinião dos entrevistados sobre os problemas encontrados na avenida Governador Celso Ramos. 94,4% dos respondentes informaram que identificam problemas no local. A sétima questão é complementada com as respostas da 8ª pergunta, feita de forma aberta. Nela cada participante pôde expressar a opinião sobre os principais problemas enfrentados na via. Entre as 288 respostas, os termos “congestionamento”, “trânsito lento”, “filas” e outras afirmações sinônimas representaram 56,25% das respostas.

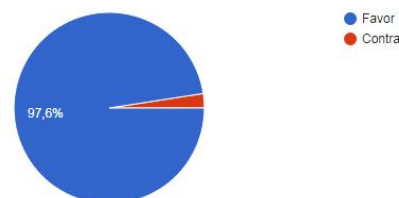
O 9º item apontou que 15% dos entrevistados disseram não possuir qualquer conhecimento sobre as alternativas legais de um segundo acesso para Bombinhas, 42,7% disseram conhecer as alternativas existentes para a construção do acesso e 42% afirmaram conhecer superficialmente estas alternativas.

Considerando que a maioria das pessoas que participaram deste estudo possui conhecimento sobre as alternativas apresentadas no EIA, a 10ª questão verificou quais das alternativas propostas e eram de maior conhecimento da população. De acordo com as respostas, 50% dos participantes disseram conhecer a alternativa número 1 e 37,8% conhecem a alternativa 2 (túnel).

Cumprindo com o objetivo proposto, a pesquisa obteve dados quanto à opinião da população de Porto Belo referentes à construção de um segundo acesso ao município de Bombinhas. A partir dos questionamentos sobre os problemas identificados na via e quais as alternativas a população teve maior conhecimento, a 11ª pergunta (gráfico 1) identificou que 97,6% dos participantes, são favoráveis à construção de um novo segundo acesso ao município de Bombinhas.

Gráfico 1: Posicionamento sobre a construção do segundo acesso

Você é a favor ou contra um segundo acesso ao Município de Bombinhas?
288 respostas



Fonte: Pesquisa (2019)

De acordo com a opinião dos participantes, identificou-se na 12ª questão, que 48,6% das pessoas acreditam que a alternativa 1 é a mais viável como alternativa de acesso, seguido pela alternativa 2, que agrada a 27,2% dos participantes.

Em relação ao desenvolvimento turístico de Porto Belo e a relação que este tem com os congestionamentos, a 13ª questão abordou que os participantes acreditam que os congestionamentos causados por veículos de turistas que visitam Bombinhas, atrapalham o desenvolvimento turístico de Porto Belo.

86,1% dos entrevistados responderam que sim, que as pessoas ficam muito tempo nas filas e não têm tempo para conhecer a cidade de Porto Belo, enquanto os outros 13,9% disseram acreditar que os congestionamentos não têm influência no turismo.

O questionário também levou em consideração o fluxo de turistas de Porto Belo durante a temporada de verão e a possível insegurança da população em relação ao movimento no comércio local. A 14ª questão abordou a possibilidade da existência da nova via, dando aos turistas a opção por passar ou não por Porto Belo.

Entre os participantes, 88,5% dos entrevistados responderam que o fato de existir uma alternativa de acesso a Bombinhas, não diminuirá a movimentação no comércio de Porto Belo, e também, que não irá atrapalhar o desenvolvimento da cidade. Dos entrevistados, 75% afirmaram desejar conhecer Porto Belo e que continuarão passando pela cidade, enquanto os outros 25% acreditam que sim, que irá atrapalhar o desenvolvimento turístico.

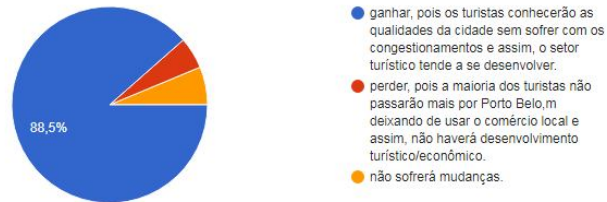
A 15ª questão abordou os impactos no desenvolvimento turístico da cidade com o novo acesso à Bombinhas. Neste caso, 88,5% das pessoas que responderam o questionário acreditam que Porto Belo tende a ter impactos positivos com o segundo acesso para Bombinhas, já que os turistas poderão conhecer os atrativos da cidade, sem sofrer com os congestionamentos e assim, o setor turístico tenderá a se desenvolver.

Do total dos participantes, 6,3% acreditam que o município não sofrerá mudanças com segundo acesso, ao passo que para 5,2% dos respondentes, o município terá impactos negativos com a nova alternativa (gráfico 2)

Gráfico 2: Opinião sobre o fluxo

Você acredita que tendo o fluxo de veículos normalizado, diminuindo os congestionamentos, Porto Belo tende a ganhar ou perder em relação ao desenvolvimento turístico?

288 respostas



Fonte: Pesquisa (2019)

Considerando-se os objetivos da pesquisa e os resultados obtidos, há que se considerar que os congestionamentos que ocorrem no veraneio pela única via de acesso entre a BR101 e o município de Bombinhas, passando por Porto Belo, entram em discussão sempre que o assunto é o desenvolvimento turístico. Por outro lado, os congestionamentos e as discussões de décadas sobre a construção de uma nova via comprometem não apenas o desenvolvimento do turismo na cidade de Porto Belo, mas também o planejamento das ações que visam o fomento da atividade. Seguindo essa premissa, entende-se que o presente trabalho deve ser respeitado quando se trata de marketing turístico, já que tendo como base a opinião dos moradores referente à via de acesso e aos impactos no desenvolvimento turístico, o estudo poderá influenciar nas estratégias adotadas para apresentar o Município de Porto Belo aos turistas, a partir das melhorias a serem realizadas, seguindo a opinião dos seus moradores.

Trata-se da primeira vez que um estudo é realizado considerando-se a opinião dos moradores em relação ao assunto. O fato de não haver estudos prévios que apresentem a opinião da população, a qual a possível obra afetaria diretamente, mostra a relevância e contribuição deste trabalho para a comunidade local, e também para o meio acadêmico, levando em consideração que o presente artigo poderia vir a ser utilizado como base para outros estudos.

Uma única Audiência Pública, que tinha o objetivo de apresentar e debater as alternativas com a comunidade local foi marcada para acontecer no ano de 2018 em Porto Belo, mas ela foi cancelada pelo Ministério Público Federal, sob alegação de

que ela deveria ser promovida pela FATMA – Fundação do Meio Ambiente, atual IMA, e não pelos órgãos municipais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ponderando-se sobre a opinião dos entrevistados obtida por meio de pesquisa realizada neste estudo, foi possível identificar que em sua maioria dão preferência à construção do segundo acesso para Bombinhas, como alternativa de fomento ao turismo regional, o que aponta que o presente artigo alcançou os objetivos pretendidos. Acrescenta-se ao fato, o artigo ter apresentado as alternativas existentes para o segundo acesso a Bombinhas, bem como os problemas existentes em cada uma delas, além das vantagens e desvantagens dos trajetos propostos, de acordo com o que foi apresentado no EIA divulgado pelo Governo do estado.

Uma vez que Porto Belo é a cidade mais afetada pelo grande fluxo de veículos, principalmente em alta temporada, entende-se que este estudo poderia ser utilizado de forma sugestiva, visando à importância da proposta, contribuindo para o desenvolvimento turístico de Porto Belo e da região.

Quanto às limitações encontrada na execução do trabalho, aponta-se a disposição por parte de alguns moradores em responder as questões por meio online. E como sugestão para novos trabalhos, seguindo-se os resultados e parecer deste, aponta-se identificar os impactos econômicos dos congestionamentos do município de Porto Belo e a análise do antes e depois da movimentação turística no comércio local.

REFERÊNCIAS

Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina – SANTUR. Disponível em: <<http://www.santur.sc.gov.br/index.php/noticias/358-jasc-2009-sera-em-chapeco>>. Acesso em 03 de fevereiro de 2020.

ANJOS, Francisco Antônio; HENZ, Aline Patrícia; LEITE, Fabiana Calçada de Lamare. **Planeamento Político de Turismo: Aperfeiçoamento e um modelo sistêmico para Porto Belo-SC.** Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/301693315_PLANEJAMENTO_E_PO_LITICA_DE_TURISMO_APERFEICOAMENTO_DE_UM_MODELO_SISTEMICO_PA_RA_PORTO_BELO_SC>. Acesso em: 01 de maio de 2020.

APPOLINÁRIO, F. Dicionário de metodologia científica: um guia para a produção do conhecimento científico. São Paulo: Atlas, 2004.

BENI, Mário Carlos. **Política e estratégia do desenvolvimento regional: planejamento integrado e sustentável do turismo**. Revista USP, São Paulo, 1998, Brasil. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rta/article/view/63455>> Acesso em: 26 de maio de 2020.

CAVALCANTE, Leila de Sena; FLORES, Luiz Carlos da Silva; PEDRINI, Luana. **Planejamento Turístico: um Diagnóstico do Turismo no município de Bombinhas – SC**. Universidade Anhembi Morumbi - São Paulo, Brasil, 2012. Disponível em: <<https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/9/100.pdf>>. Acesso em: 11 de maio de 2020.

DENKEWICZ, Patrícia. Infraestrutura Turística e Fatores Limitantes na Ilha do Mel. Iraí, Paraná, Brasil, 2012. Disponível em: <<https://www2.unicentro.br/detur/files/2014/09/TCC-Patr%C3%ADcia-Denkewicz.pdf?x64401>>. Acesso em: 17 de maio de 2020.

FAMAP - Fundação Municipal do Meio Ambiente de Porto Belo. Disponível em: <<https://www.portobelo.sc.gov.br/estruturaorganizacional/hotsite/index/codHotsite/7172>>.

FIGUEIREDO, Lucas. **Desurbanismo: Um manual rápido de destruição de cidades**. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brasil, 2010. Disponível em: <<https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/163/163-305-1-SP.pdf>> Acesso em: 01 de maio de 2020.

FRIDGEN, Joseph. Dimensionsoftourism. Trad. da autora. Michigan: AHMA, 1990. Disponível em: <<http://sol.sc.gov.br/index.php/informacoes/noticias/721-confirmadas-obras-do-segundo-acesso-turistico-entre-porto-belo-e-bombinhas>>. Acesso em 15 de janeiro de 2020.

GRUPO ND+. Disponível em: <<https://ndmais.com.br/entretenimento/grupo-ric-agora-e-grupo-nd-confira-os-detalhes-dessa-mudanca/>>. Acesso em: 12 de maio de 2020.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades. Brasil, 2018. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 17 de abril de 2020.

IMA - Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina. Licenciamento Ambiental. Florianópolis, Santa Catarina, Brasil, 2018. Disponível em: <<http://www.ima.sc.gov.br/>>.

LAGES, Beatriz Helena Gelas; MILONE, Paulo Cesar. Economia do turismo. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

Lei Complementar n.º 185 de 19 de dezembro de 2013. Regulamentada pela Lei nº 1407/2014, "Institui a taxa de preservação Ambiental – TPA e dá outras providências". Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/sc/b/bombinhas/lei-complementar/2013/18/185/lei-complementar-n-185-2013-institui-a-taxa-de->>

preservacao-ambiental-tpa-e-da-outras-providencias.html>. Acesso em 02 de fevereiro de 2020.

Lei n.º 4.771/65. “Institui o Código Florestal e define Áreas de Preservação Permanente (APP) sendo aquelas protegidas nos termos da lei, cobertas ou não por vegetação nativa, com as funções ambientais de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade e o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas”. Disponível em:<https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Lei/1965/lei_4771_1965_rvvd_antigocodigoflorestal_rvvd_lei_12.pdf>. Acesso em: 01 de junho de 2020.

MANZATO, Antônio José. A Elaboração de questionários na Pesquisa Quantitativa. Departamento de Ciência de Computação e Estatística – IBILCE – UNESP, Brasil, 2014. Disponível em:<http://www.inf.ufsc.br/~vera.carmo/Ensino_2012_1/ELABORACAO_QUESTIONARIOS_PESQUISA_QUANTITATIVA.pdf>. Acesso 29 de janeiro de 2020.

NSC Total. Disponível em:<<https://www.nsctotal.com.br/colunistas/dagmara-spautz>>. Acesso em: 09 de abril de 2020.

OLIVEIRA, Antonio Pereira. Turismo e desenvolvimento: planejamento e organização. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

PELLEGRINI FILHO, Américo. 2000. Dicionário Enciclopédico de Ecologia e Turismo. São Paulo: Manole.

Prefeitura Municipal de Porto Belo. **Geoprocessamento.** Disponível em:<<http://www.portobelo.sc.gov.br/cms/diretorio/index/codMapaltem/7395>>.

RABAHY, Wilson Abrahão. Turismo e desenvolvimento: estudos econômicos e estatísticos no planejamento. São Paulo: Manole, 2003.

RUSCHMANN, Doris Van de Meene. **ROSA**, Rafaela Gonçalves. A SUSTENTABILIDADE COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO EM EMPREENDIMIENTOS TURÍSTICOS – O caso da Ilha de Porto Belo / SC. Universidade do Vale do Itajaí. Disponível em:<https://www.ucs.br/ucs/tplSemMenus/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_4/arquivos_4_seminario/GT05-12.pdf>

SCÓTOLO, Denise. NETTO, Alexandre Panosso. **Contribuições do Turismo Para o Desenvolvimento Local.** CULTUR, ano 09 - nº 01 – Fev/2015. Disponível em: www.uesc.br/revistas/culturaeturismo

TripAdvisor. Disponível em:<<https://www.tripadvisor.com.br/>>. Acesso em 20 de maio de 2020.

TUNA, Marcia. A importância da infraestrutura no turismo. São Paulo, 2008.