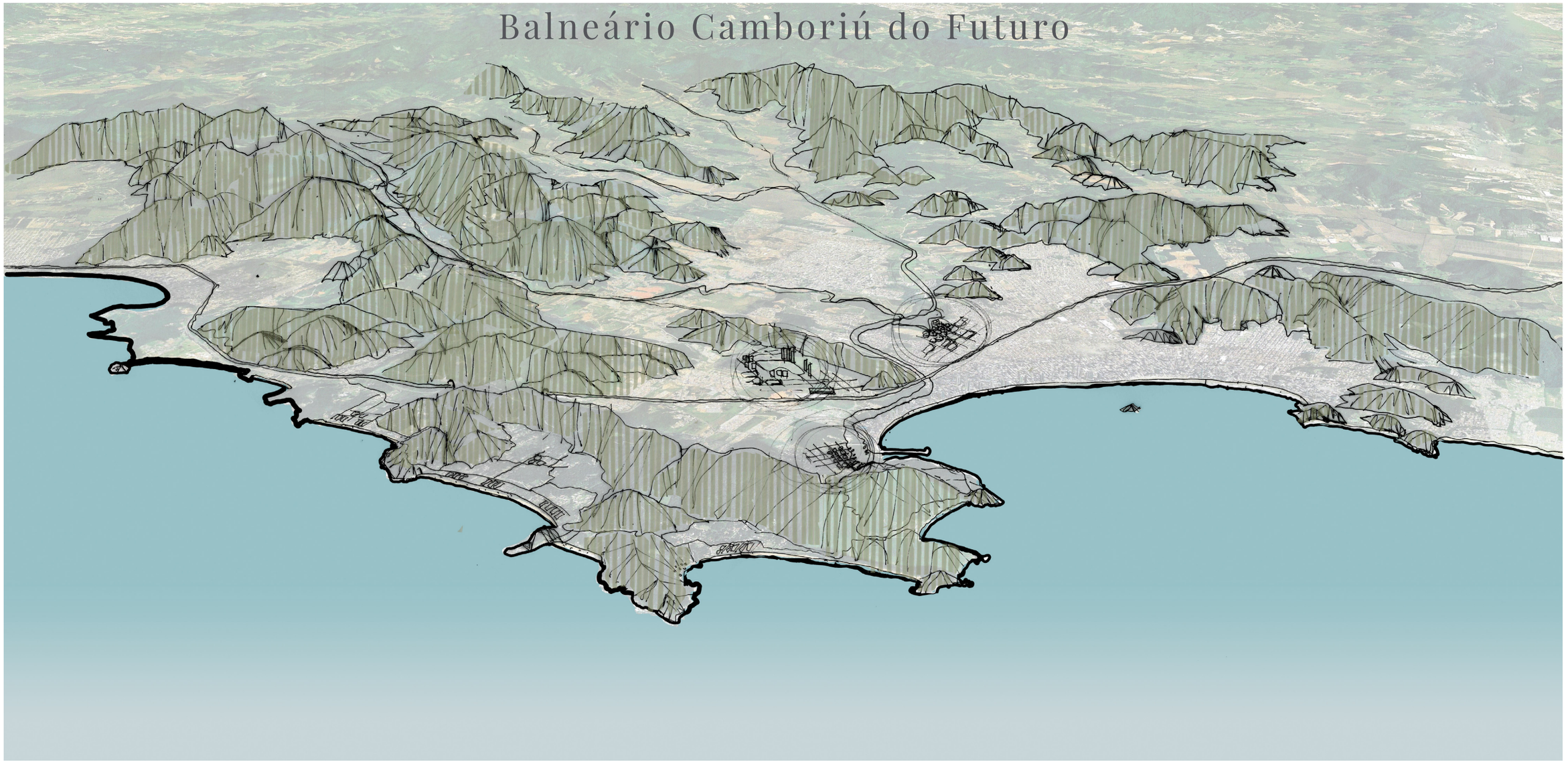
MASTERPLAN BC

Balneário Camboriú do Futuro



Plano de Diretrizes de Macro Estruturação Urbana | PRODUTO 2 - RELATÓRIO SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú

Balneário Camboriú

Novembro | 2020

ÍNDICE

03 Ajustes do Plano de Trabalho

04 Mecanismos de Participação

07 Diagnóstico dos Estudos e dados disponíveis

07 Objetivos gerais do diagnóstico
08 Inserção Regional
13 Breve Histórico do Município
35 Dados Censitários
42 Plano Diretor Vigente
48 Planos e Projetos

110 Premissas gerais de Planejamento

110 Patrimônio Natural e Cultural
118 Ordenamento Territorial e Mobilidade
127 Conceitos Gerais
129 Bairros Sustentáveis

131 Macroestruturação do território

131 Identidade - Pesca Artesanal
133 Identidade - Memória e Identidade
135 Ordenamento Territorial - Projetos Estratégicos (análise da legislação)

151 Considerações finais
153 Matriz SWOT (FOFA)
156 Considerações Finais

158 Ficha técnica

O presente documento apresenta o **Produto 2: Relatório Síntese do Diagnóstico**, do Plano de Diretrizes de Macro Estruturação Urbana contrato Nº001/2020, firmado em 23 de janeiro de 2020. O Município de Balneário Camboriú, no Estado de Santa Catarina.

Balneário Camboriú
Fotografia: Érika Poleto

A análise do diagnóstico atual foi realizada preponderantemente a partir de referências bibliográficas atualizadas, bem como planos e projetos compartilhados pelas Secretarias do Município e atores-chave. A partir disso, iniciou-se a macroestruturação do território municipal, que será o escopo do Produto 3 - Plano de Diretrizes de Macroestruturação Urbana.

Ajustes do plano de trabalho

AJUSTES DO PLANO DE TRABALHO

Face a situação de pandemia do Coronavírus e as ações imperativas de prevenção de contágio pelo (COVID-19), foram impossibilitados o acesso e auscultação da sociedade numa fase importante ao diagnóstico, bem como reuniões presenciais e levantamentos. Desta forma, foram modificadas as datas dos seguintes produtos:

- Produto 2 - Relatório Síntese do Diagnóstico, previsto para 23 de março de 2020;

- Produto 3 – Plano de Diretrizes de Macro Estruturação (versão preliminar), previsto para 22 de maio de 2020.

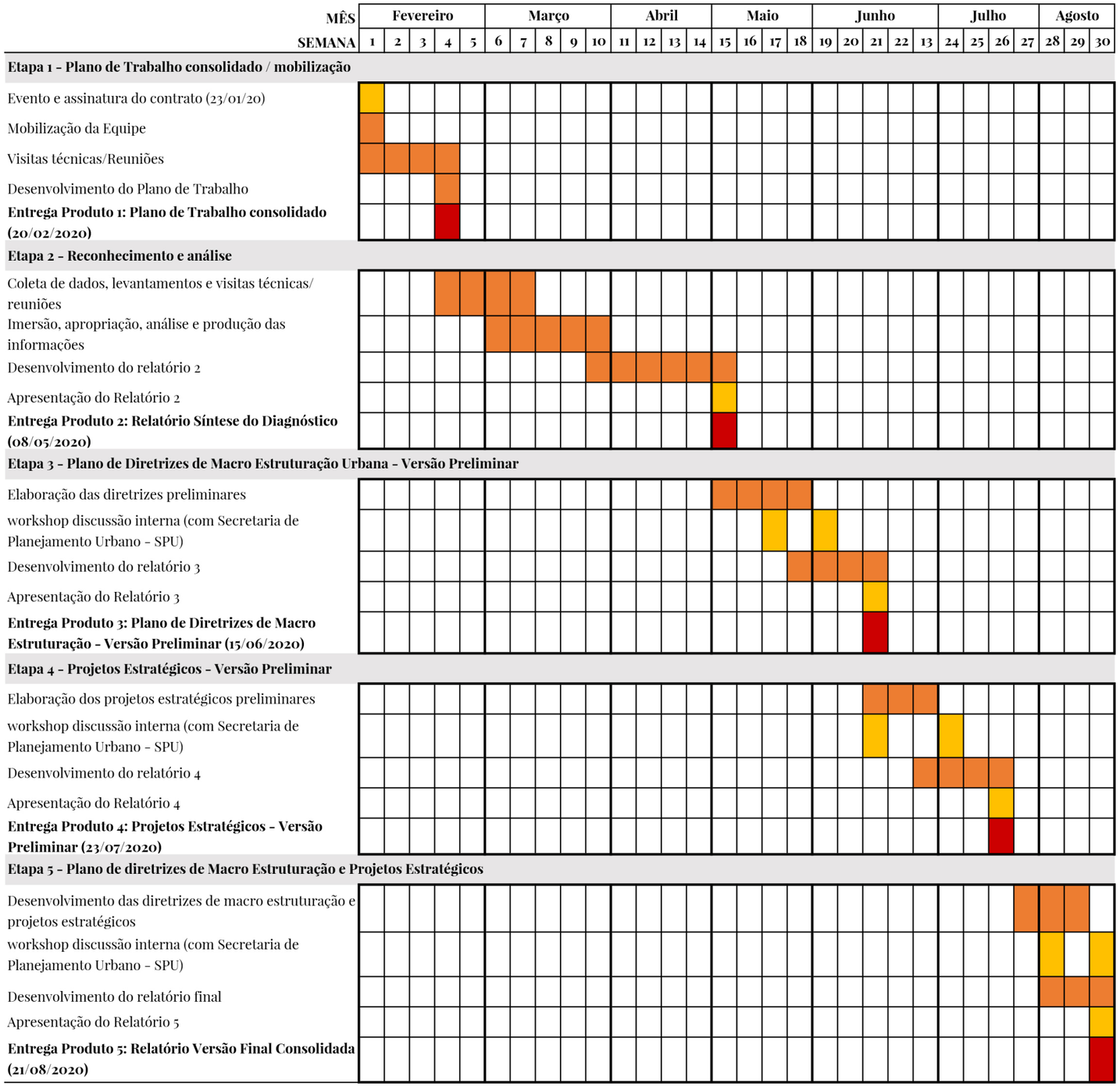
Atualização de cronograma

Os produtos serão entregues no formato de relatórios técnicos, relatórios fotográficos, mapas e desenhos, contendo a informação essencial à perfeita compreensão das informações e propostas apresentadas.

Os documentos serão apresentados na forma de relatórios encadernados, em uma via impressa no formato A4 ou A3, e em meio digital, acompanhados, quando necessário, de mapas temáticos em escalas adequadas e apresentação. Cópias adicionais, quando solicitadas, serão da responsabilidade do Contratante.

A previsão inicial de execução dos trabalhos era de 7 (sete) meses, que serão mantidos, sendo modificadas apenas as datas de entrega do Produto 2 e Produto 3, apresentadas na tabela a seguir.

Entrega de Relatório	Data de entrega
Produto 1	20/02/2020
Produto 2	12/05/2020 (modificada)
Produto 3	15/06/2020 (modificada)
Produto 4	23/07/2020
Produto 5	21/08/2020



Mecanismos de participação

MECANISMOS DE PARTICIPAÇÃO

Os desafios do planejamento e da gestão de uma cidade contemporânea requerem o engajamento sistemático, atento e contínuo não só das instâncias de governo, mas também do setor produtivo e da sociedade civil, a partir de uma governança que seja capaz de promover um esforço permanente de cooperação, articulação e diálogo.

A conjugação de saberes originários de distintos públicos e perspectivas, reunindogestores,estudiososeusuários diretos dos serviços do Município, se configura, crescentemente, como um elemento decisivo para a formulação e apropriação das políticas públicas em todo o mundo. Como não poderia ser diferente, tal premissa permeia as etapas do Masterplan de Balneário Camboriú, que propõe uma nova visão de futuro ao desenvolvimento municipal.

Distintas instâncias de participação serão estabelecidas em consonância com a sequência das etapas de Elaboração do Masterplan – reconhecimento e análise; elaboração de plano de diretrizes de macro estruturação urbana (divididos por eixos) e elaboração de projetos estratégicos, cujos desafios principais buscarão agregar diversidade, adensamento e legitimidade aos conteúdos produzidos pelos consultores do trabalho no Município.

A metodologia aplicada na participação concentra-se principalmente no engajamento de representantes do governo municipal, academia, organizações não-governamentais, entidades de classe, setor privado, especialistas e membros do movimento social, através de oficinas, seminários, reuniões ampliadas e audiências públicas. Resumidamente, se estabelecerão três instâncias de participação.

Primeira Instância: de caráter continuado e validador, é Conselho Geral da Cidade de Balneário Camboriú (ConCidade-BC), hoje composto por representantes dos movimentos sociais e populares, área empresarial, trabalhadores, área profissional, acadêmica e de pesquisa, e organizações não governamentais.

No dia 17 de fevereiro de 2020, em reunião com o ConCidade-BC foram, por meio de voluntariado, nomeados representantes para a estruturação do diálogo entre o Masterplan e dois grupos distintos: (i) Sociedade Civil Organizada; (ii) Comunidades. Os representantes do primeiro grupo são: Jair Rodrigues Palmeira (CONSEG Centro BC), Luciene Cristine Vieira (CDL-BC), Lilian Fernanda Martins Camargo (Fundação Cultural), e Cleberto F. Marcelino (Associação AMPE). No segundo grupo de representantes estão: Anderson dos Santos (COSIP/Obras), Alex Haacke (Associação AME/Comitê do Rio Camboriú), Mauria Dalmas da Silva (Associação de Moradores do Bairro dos Municípios), Maria Goreti Sbeghen (Associação AME/Comitê do Rio Camboriú), Valmira Kohls Butwilowicz (CONSEG Barra Norte).

Segunda Instância: constituída por oficinas regionais e temáticas, e reuniões por segmento, com a contribuição de uma rede de atores envolvidos diretamente com os temas que estruturam os eixos-mestres do trabalho, macro estruturação urbana e projetos estratégicos, e relacionados ao diagnóstico e visão de futuro.

Terceira Instância: serão os eventos de validação dos produtos entregues através da apresentação dos relatórios com participação aberta à comunidade em geral.

Em complemento a todo o processo de elaboração do Masterplan, serão promovidos Ciclos de Debates, audiências e diversos eventos e visitas a Órgãos, Entidades, buscando difundir o processo e trazer suas contribuições ao documento final.

Apresentação Plano de Trabalho à Comunidade
Fonte: JLAA

Apresentação CONCIDADE-BC
Fonte: JLAA

Apresentação do trabalho para comunidade das Praias Agrestes
Fonte: JLAA

Estruturação das oficinas regionais e temáticas

A estruturação das oficinais regionais e temáticas, e por seguimentos, servirão para definição do diagnóstico e da visão de futuro e ocorrerão ao longo dos sete meses de trabalho, relativas aos produtos do Masterplan: (i) reconhecimento e análise; (ii) Plano de Diretrizes de Macro Estruturação Urbana – versão preliminar; (iii) Projetos estratégicos – versão preliminar; (iv) Plano de diretrizes de Macro Estruturação e Projetos Estratégicos - Masterplan Final.

Propõe-se seis oficinas temáticas com grupos distintos. Sendo a primeira rodada relativa ao diagnóstico e a segunda relativa a construção da visão de futuro. Mais oficinas poderão ser organizadas além deste cronograma, tendo em vista o desenvolvimento do trabalho.

Cada uma das etapas de oficinas serão divididas em três segmentos distintos, organizadas da seguinte forma:

1. Por **Território Municipal**, contanto com grupos da Sociedade Civil Organizada e da comunidade em geral;

2. Por **Eixos de Estruturação Urbana**, em conjunto com técnicos municipais (Secretarias Municipais, Autarquias e Fundações de Apoio). Serão quatro eixos temáticos da Macro Estruturação Urbana, coincidentes aos eixos do Plano de Trabalho - Ordenamento territorial, Meio Ambiente, Identidade e Conectividade.

3. Através da **Leitura Regional**, em conjunto com representantes da Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí (ANFRI).

As oficinas por Território obedecerão às divisões territoriais, representadas pelos quatro quadrantes justificados no Plano de Trabalho. A partir dos quais deverão ser organizadas as dinâmicas da oficina referente a este grupo (Imagem 01).

Foram também sugeridas inicialmente diversas datas para a realização das oficinas, no entanto frente a pandemia de Coronavirus, essas datas foram postergadas.

Premissa para a realização das oficinas

1. Para a Oficina Territorial, contanto com grupos da Sociedade Civil Organizada e da comunidade em geral

Representantes voluntários da Sociedade Civil Organizada e da Comunidade deverão fazer a mobilização junto a população, indicando horário, data e local.

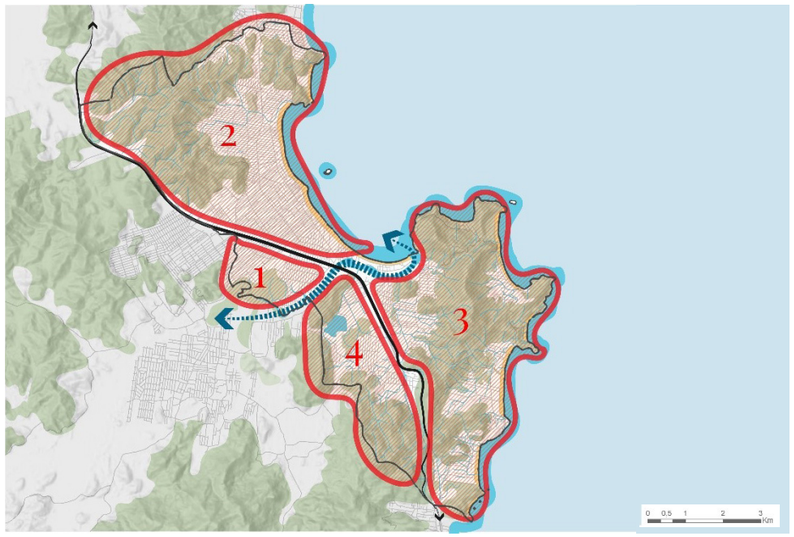
2. Oficina com Eixos de Estruturação Urbana, em conjunto com técnicos municipais (Secretarias Municipais, Autarquias e Fundações de Apoio)

A Secretária Municipal de Planejamento Urbano deverá fazer a mobilização de representantes das Secretarias Municipais, Autarquias e Fundações de Apoio, indicando horário data e local.

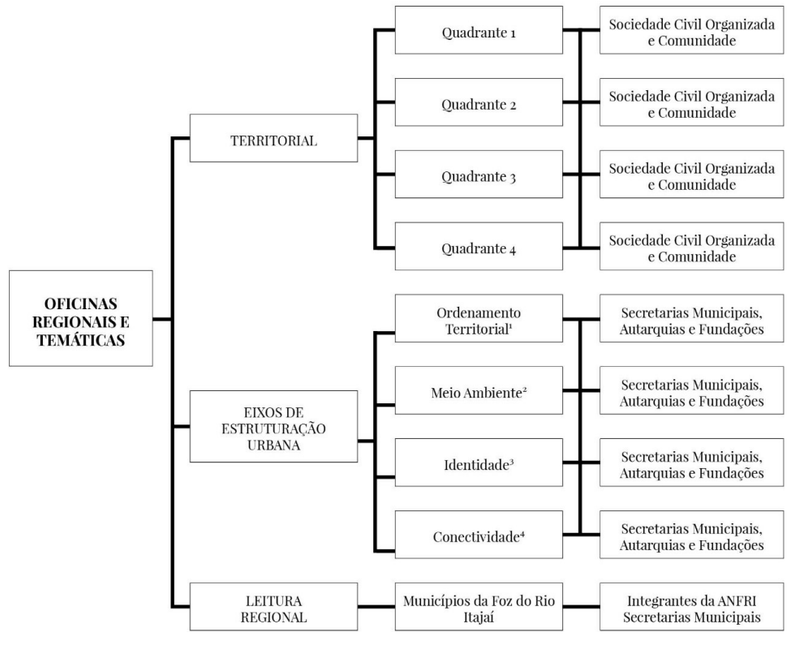
3. Oficina com Leitura Regional, em conjunto com representantes da Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí (ANFRI).

A Secretária Municipal de Planejamento Urbano deverá fazer a mobilização de representantes da Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí (ANFRI), indicando horário data e local.

Imagem 01 - Quadrantes de divisão de territórios municipais



Divisão dos seguimentos das oficinas



¹ sugere-se: S.M. de Planejamento Urbano, S.M. de Segurança e EMASA
² sugere-se: S.M. de Meio Ambiente, EMASA e Fundação Cultural
³ sugere-se: S.M. de Turismo e Fundação Cultural
⁴ sugere-se: S.M. de Planejamento Urbano, S.M. de Segurança e FUMTRAM

COVID-19 e Questionários

De acordo com o Ministério da Saúde, o COVID-19 é uma doença causada pelo Coronavírus SARS-CoV-2, apresentando um quadro clínico que varia de infecções assintomáticas a quadros respiratórios graves. De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), a maioria dos pacientes com COVID-19 (cerca de 80%) podem ser assintomáticos e cerca de 20% dos casos podem requerer atendimento hospitalar por apresentarem dificuldade respiratória e desses casos aproximadamente 5% podem necessitar de suporte para o tratamento de insuficiência respiratória (suporte ventilatório). O novo agente do Coronavírus foi descoberto em 31/12/19 após casos registrados na China, sendo chamado de Coronavírus - COVID-19.

No dia 11 de março de 2020, a Organização Mundial de Saúde - OMS declarou pandemia de Coronavírus. De acordo com o 13º Boletim do Centro de Operações de Emergência em Saúde Pública - COE COVID-19, até 20 de abril de 2020 foram confirmados 2.423.470 casos de COVID-19 com 166.041 óbitos no mundo. Os Estados Unidos da América são o país com maior número de casos (total de 764.265). O Brasil é o 11º país em número de casos confirmados e o 11º país em número de óbitos, com um total de 40.581 casos confirmados (até o dia 20 de abril de 2020). A região Sul é a terceira região com maior número de casos (2.921 casos,7,2% do total nacional), superado pelas regiões Sudeste (21.836 casos; 53,8% do total nacional) e Nordeste (10.088 casos; 24,9% do total nacional).

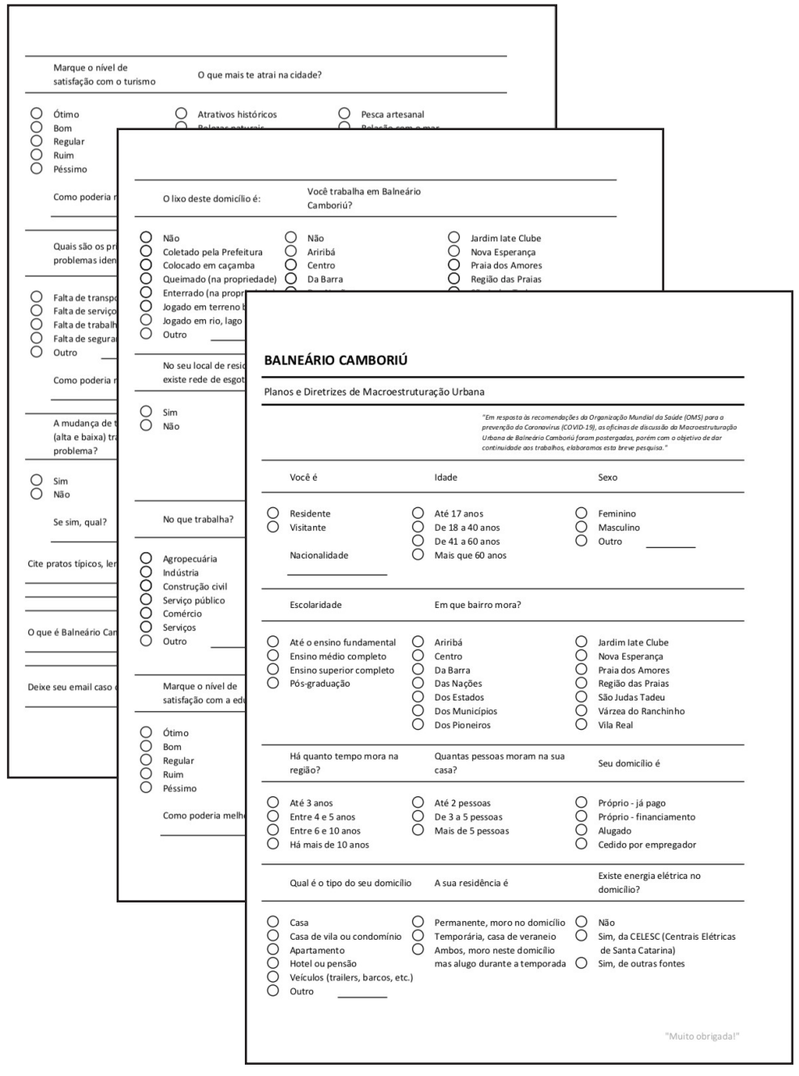
Santa Catarina permanece em situação de emergência desde o dia 17 de março. No mesmo dia foi aprovado, em Balneário Camboriú, o Decreto nº9.826, que dispõe sobre as medidas para enfrentamento de saúde pública de importância internacional decorrente do Coronavírus – COVID-19, recomendando o distanciamento social. No dia 09 de abril de 2020 foi aprovado o Decreto nº9.870, obrigando o uso de máscaras e condutas de higiene em face da pandemia. Segundo o jornal o Globo, barreiras sanitárias chegaram a ser montadas para controlar a entrada de pessoas, desativadas após a liberação do comércio. Um posto avançado de monitoramento e identificação de possíveis casos também foi instalado na Avenida do Estado, principal acesso à cidade, próximo à Praça das Bandeiras. Mesmo liberado por decreto municipal, o acesso às praias foi suspenso até o dia 31 de maio em Balneário Camboriú. O Tribunal de Justiça de Santa Catarina – TJSC aceitou o mandado de segurança requerido pelo Ministério Público do estado - MPSC, anteriormente negado, e suspendeu o decreto municipal que permitia o acesso às praias do Município.

A ocorrência de uma pandemia mundial, uma quarentena e o distanciamento social trouxe a necessidade de modificar o formato de participação temporariamente. Este fato resultou no desenvolvimento de um questionário online no formato *Google Sheets* divulgado por meios digitais com o auxílio da Prefeitura de Balneário Camboriú e do Conselho da Cidade a partir do dia 30 de março de 2020.

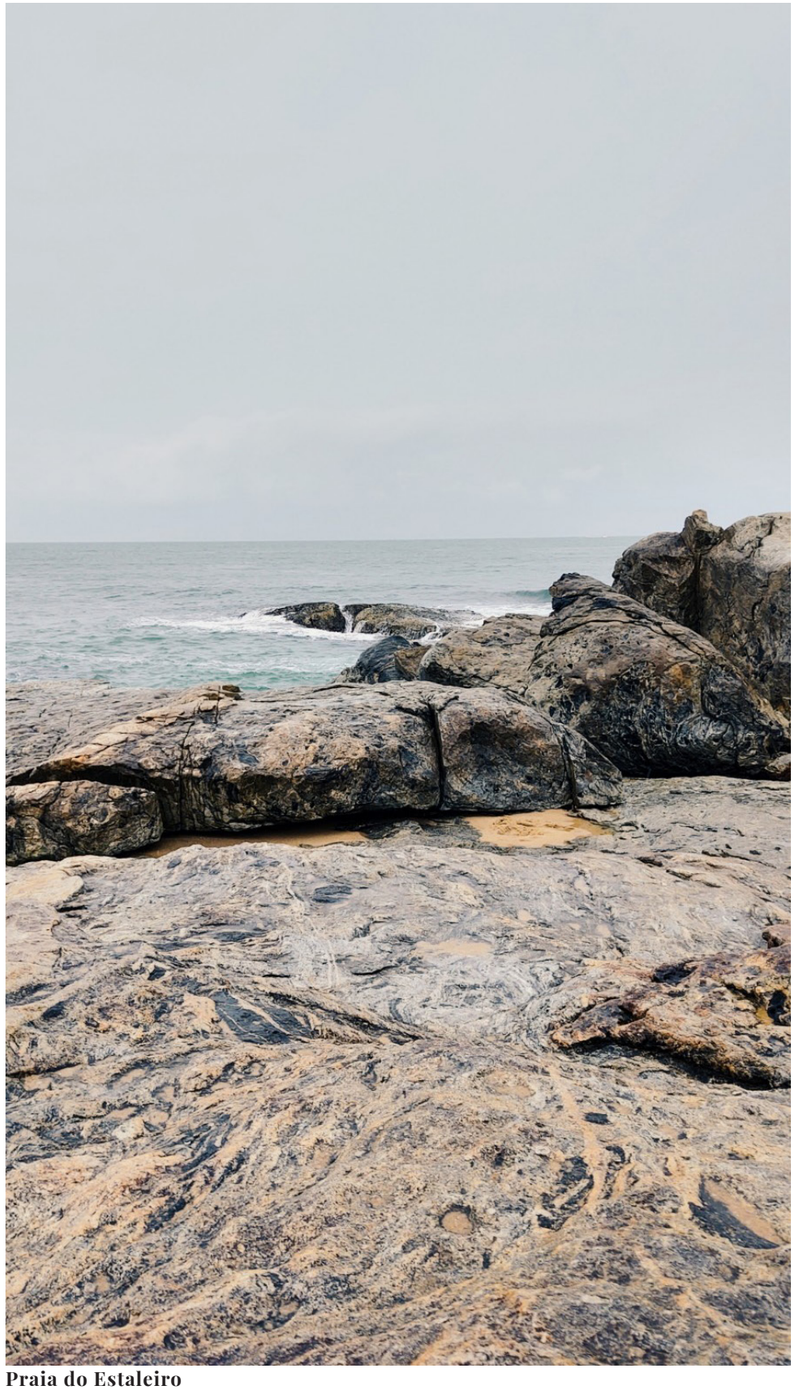
O número de questionários respondidos até a entrega do Produto 2 do presente Plano foi muito pequeno, desta forma os resultados serão utilizados em etapa futura. Apresenta-se aqui apenas como documentação no processo de desenvolvimento do produto. Ainda assim, não serão medidos os esforços de construir, em conjunto, uma visão comum sobre o desenvolvimento de estratégias para o Município.

O objetivo principal é a legitimidade dos conteúdos produzidos, assim como o envolvimento da comunidade no processo. Contudo, em um panorama incerto sobre a normalização de atividades, a proteção da população por meio do distanciamento social se tornou ação prioritária.

Modelo do questionário



Questionário de participação
Fonte: Elaboração Própria (JLAA)



Praia do Estaleiro
Fotografia: Érika Poleto

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

OBJETIVOS GERAIS DO DIAGNÓSTICO

O objetivo principal do diagnóstico é a construção de uma base sólida à concepção da visão de futuro e das propostas decorrentes. Uma das principais orientações é a de encontrar formas concretas de visualizar e mensurar no território às características de sua ocupação, buscando ferramentas para identificar e qualificar as diferentes parcelas do território visando o fortalecimento dos bairros, em prol de uma rede urbana mais eficiente e sustentável - o que se traduz na melhor qualidade de vida para as pessoas.

Em termos metodológicos, sempre que as informações disponíveis permitirem, será realizado um tratamento que partirá do micro para o macro (predominando uma abordagem urbanística), e outra que partirá do macro para o micro (predominando uma abordagem de desenvolvimento regional). Cabe a abordagem urbanística dar resposta a questões mais específicas do território, com foco na reestruturação de malhas urbanas. Caberá a abordagem regional a construção de uma visão estratégica do território como um todo. Com a junção desses tratamentos metodológicos se pretende indicar ações de resposta a passivos estratégicos em áreas já consolidadas ao mesmo tempo que se apontará para ações indutoras de desenvolvimento no intuito de reestruturar a ocupação do espaço ao nível municipal.

A fim de alcançar essa meta, a análise da situação atual baseia-se preponderantemente em dados secundários compartilhados pela Prefeitura Municipal, atores chave e referências bibliográficas atualizadas, bem como visitas de campo. A partir dessas informações foram apresentadas analises sintéticas dos seguintes itens: (i) inserção regional do Município; (ii) Resgate histórico; (iii) bases censitárias; (iv) Plano Diretor vigente; (v) diversos planos e projetos; (vi) revisão dos marcos teóricos e legislações referentes ao patrimônio natural e cultural, bem como ordenamento territorial e mobilidade. A partir dessas analises será construída a fundação das propostas de macro estruturação do território e projetos estratégicos.

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

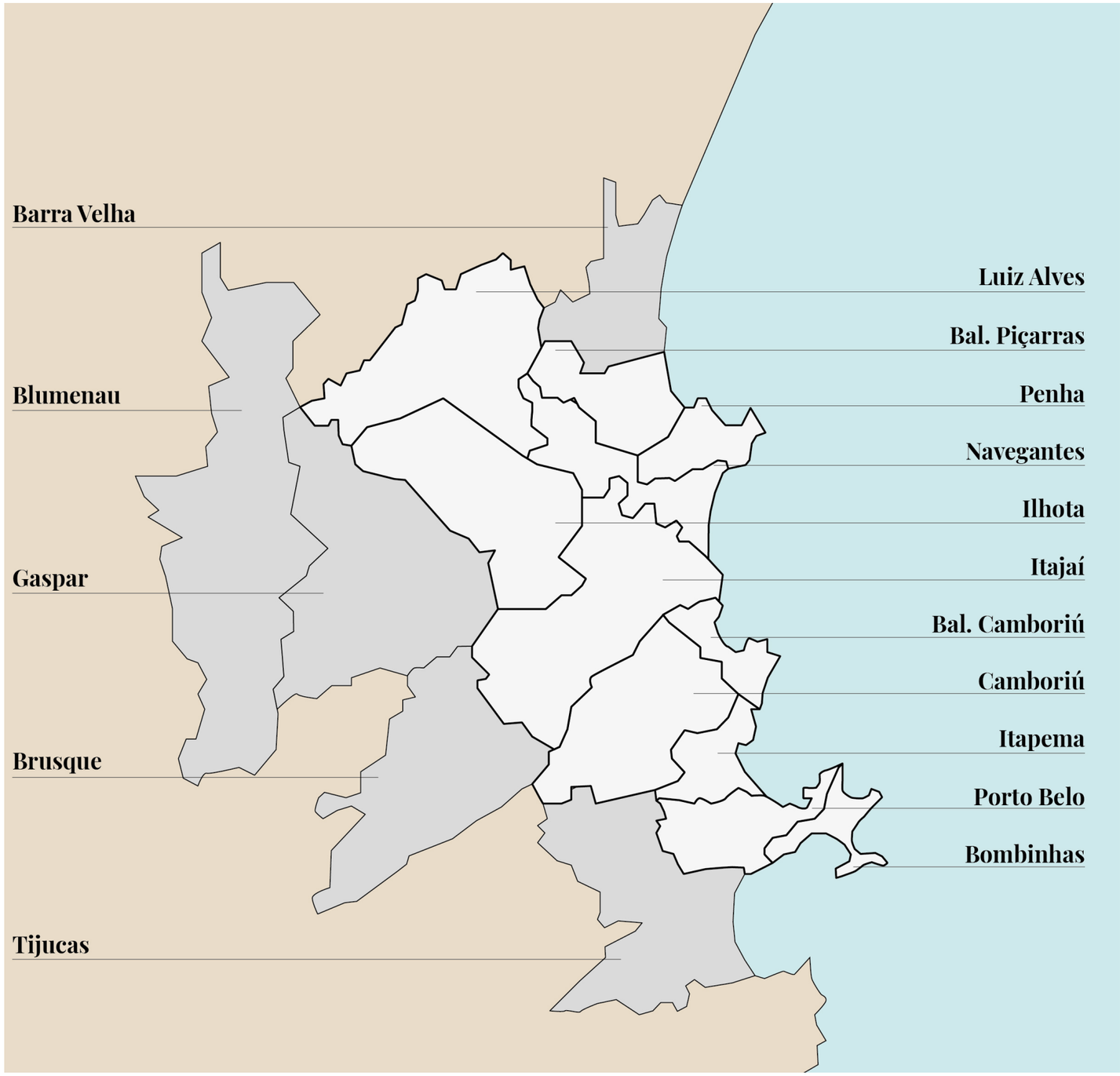
INSERÇÃO REGIONAL

A Região Metropolitana da Foz do Rio Itajaí é conformada por nove municípios, divididos entre o Núcleo Metropolitano (Itajaí, Balneário Camboriú, Camboriú, Navegantes e Penha) e a Área de Expansão Metropolitana (Bombinhas, Itapema, Piçarras e Porto Belo). Os municípios de Luiz Alves e Ilhota fazem parte da área de Expansão Metropolitana da Região do Vale do Itajaí. Os onze municípios integram a Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí – AMFRI. Os municípios de Barra Velha, Blumenau, Brusque, Gaspar e Tijucas, em função da afinidade entre estas cidades e região, conformam sua Área de Influência.

Características Geográficas

A Região carrega seu nome, em função do Rio Itajaí-Açu, o curso d'água mais importante do Vale do Itajaí. Pouco antes da foz, recebe as águas do seu principal afluente, o Rio Itajaí-Mirim, e a partir desse ponto passa a se chamar Rio Itajaí. A região do Vale de Itajaí sofre com enchentes, causadas principalmente pela geografia, diminuição da infiltração da água no solo devido a urbanização, assoreamento dos rios devido à falta de matas ciliares, e da falta de controle no crescimento das cidades.

Região Metropolitana da Foz do Rio Itajaí
Fonte: JLAA



Região Metropolitana da Foz do Rio Itajaí
Fonte: Plano Integrado de Mobilidade Regional dos Municípios da Foz do Rio Itajaí

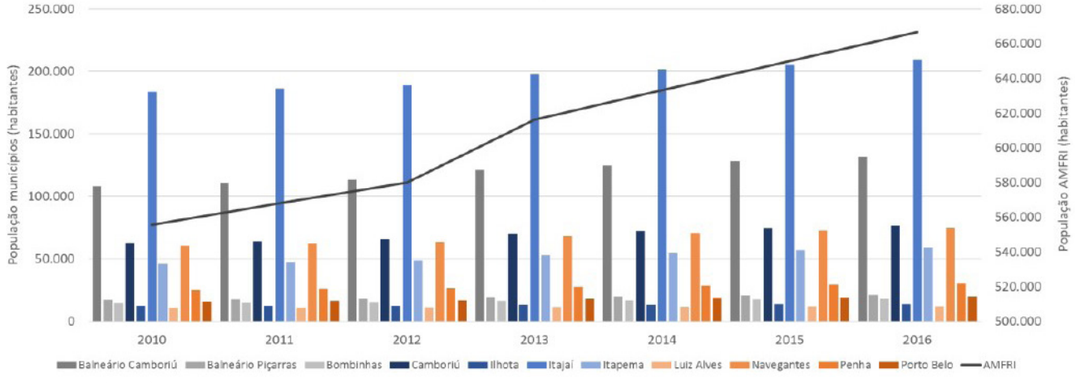
População

A população dos municípios que conformam a AMFRI cresceu 29% entre os anos de 2010 e 2019, chegando a cerca de 718 mil habitantes atualmente (IBGE). A taxa de crescimento da população nesse período (2010-2019) foi quase duas vezes maior que a de Santa Catarina, que apresentou aproximadamente 15% de crescimento. Estima-se que em 2030 a população da AMFRI somará mais 1 milhão de habitantes, chegando a 1,35 milhões em 2045.

População em 2010, 2016 e 2019 e Taxa de Crescimento

	2010		2016	Estimada em 2019		Crescimento 2010-2016	Crescimento 2010-2019
Balneário Camboriú	108089	1,7%	131727	142295	2,0%	22%	32%
Balneário Piçarras	17078	0,3%	21253	23147	0,3%	24%	36%
Bombinhas	14293	0,2%	18052	23147	0,3%	26%	62%
Camboriú	62361	1,0%	76592	82989	1,2%	23%	33%
Ilhota	12355	0,2%	13676	14184	0,2%	11%	15%
Itajaí	183373	2,9%	208958	219536	3,1%	14%	20%
Itapema	45979	0,7%	59147	65312	0,9%	29%	42%
Luiz Alves	10438	0,2%	12162	12859	0,2%	17%	23%
Navegantes	60556	1,0%	74964	81475	1,1%	24%	35%
Penha	25141	0,4%	30262	32531	0,5%	20%	29%
Porto Belo	16083	0,3%	19744	21388	0,3%	23%	33%
AMFRI	555746	8,9%	666537	718863	10,0%	20%	29%
Santa Catarina	6248436	100,0%	6910553	7164788	100,0%	11%	15%

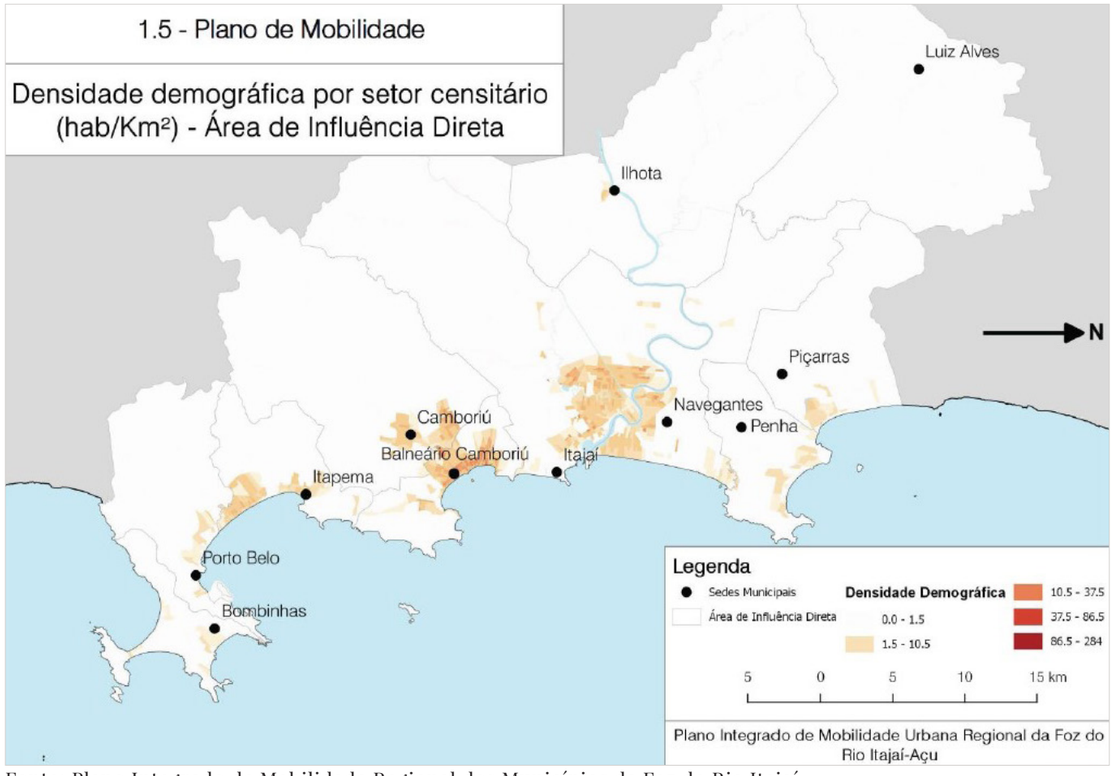
Crescimento Populacional



Fonte: IBGE (2016)

Essa população se distribui heterogeneamente peloterritório,seconcentrando principalmente nos municípios de Itajaí, Balneário Camboriú, Camboriú, Navegantes e Itapema, como ilustra o mapa a seguir (AMFRI, 2016).

Densidade demográfica por setor censitário



Fonte: Plano Integrado de Mobilidade Regional dos Municípios da Foz do Rio Itajaí

A estrutura etária da região apresenta características típicas de uma transição demográfica (estreitamento da base, população adulta e redução na taxa de natalidade). Portanto, verifica-se um processo de envelhecimento da população, devido também ao aumento da expectativa de vida. Esta tendência constatada contribui para uma redução proporcional da população economicamente ativa, afetando diretamente a previdência social, como também reforça a necessidade de investimentos na área de saúde, acompanhando a conjuntura nacional (AMFRI, 2016).

O IDH dos municípios se apresentam próximos da média estadual, destacando-se os municípios de Balneário Camboriú, pelo IDH mais alto da AMFRI e o 4º maior do Brasil, e de seu vizinho, Camboriú, pelo IDH mais baixo da região (AMFRI, 2016; PNUD, 2010).

IDH da AID da AMFRI

Índice de Desenvolvimento Humano - IDH			
Município	1991	2000	2010
Balneário Piçarras	0,500	0,642	0,756
Bombinhas	0,515	0,661	0,781
Camboriú	0,466	0,592	0,726
Ilhota	0,495	0,637	0,738
Itajaí	0,588	0,688	0,795
Itapema	0,509	0,705	0,796
Luiz Alves	0,509	0,635	0,737
Navegantes	0,528	0,606	0,736
Penha	0,493	0,631	0,743
Porto Belo	0,502	0,653	0,760
Balneário Camboriú	0,630	0,777	0,845
Santa Catarina	0,543	0,674	0,774

Fonte: IBGE (1991,2000,2010)

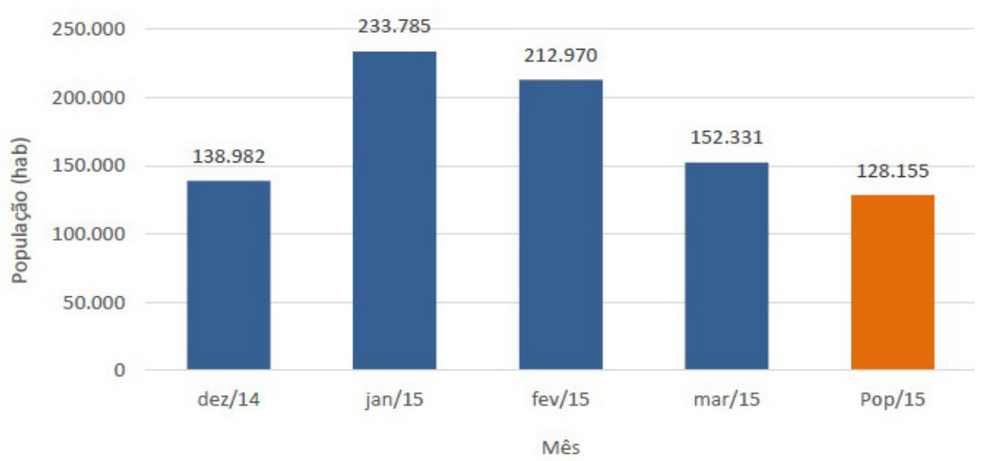
Por conformarem uma região turística e um dos destinos mais procurados por brasileiros e estrangeiros, os municípios da AMFRI possuem população flutuante muito representativa, principalmente nos meses de verão, chegando a mais de 1 milhão de pessoas (AMFRI, 2016).

População flutuante de Balneário Camboriú

Balneário Camboriú	Dez/14	Jan/15	Fev/15	Mar/15	População 2015
Crescimento Populacional	8%	82%	66%	19%	128.155
População Total	138.982	233.785	212.970	152.331	
População Flutuante	10.827	105.630	84.815	24.176	

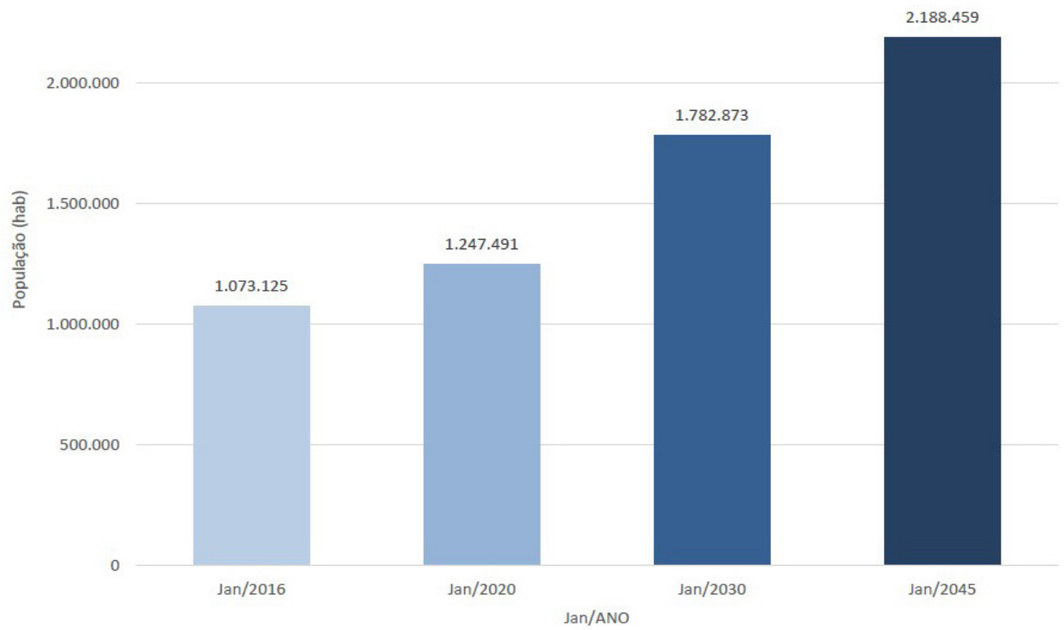
Fonte: IDP Brasil (2016)

População flutuante de Balneário Camboriú



Fonte: CASAN, SEMASA, CONASA, SESAN. Dados fornecidos pelo Instituto de Pesquisas Sociais - IPS Univali

População Estimada na alta temporada - AMFRI



Fonte: CASAN, SEMASA, CONASA, SESAN. Dados fornecidos pelo Instituto de Pesquisas Sociais - IPS Univali

Economia

A região se destaca como um dos mais importantes polos do Estado em virtude da diversidade das atividades desenvolvidas, tais como serviços portuários, turismo, pesca e segmento têxtil. Em 2017, a média do PIB per capita por município da AMFRI foi de R$ 36611,95 (IBGE, 2019).

Produtos Interno Brutos da AID da AMFRI

Produto Interno Bruto - PIB		
Município	PIB (Mil Reais)	
Balneário Piçarras	467.142,00	1,74%
Bombinhas	377.357,00	1,41%
Camboriú	899.909,00	3,36%
Ilhota	360.644,00	1,34%
Itajaí	15.375.830,00	57,33%
Itapema	1.170.826,00	4,37%
Luiz Alves	408.388,00	1,52%
Navegantes	2.678.692,00	9,99%
Penha	461.234,00	1,72%
Porto Belo	739.148,00	2,76%
Balneário Camboriú	3.882.423,00	14,47%
AID – AMFRI	26.821.593,00	100,00%

Fonte: IBGE (1991,2000,2010)

No cenário empresarial, segundo o IBGE, em 2014 a região apresentava um total de 246.082 pessoas ocupadas no mercado de trabalho e 33.303 empresas atuantes. O Município de Itajaí respondia por 40,2% dos empregos, Balneário Camboriú por 23,7% e Navegantes por 9,5%.

Estes três municípios foram responsáveis pela geração de 73,4% dos empregos, evidenciando a distribuição irregular da população, como também as viagens pendulares derivadas da oferta de postos de trabalho.

Mobilidade

As viagens intermunicipais realizadas por motivo residência e trabalho, tendo-os como origem ou destino, representam aproximadamente 50% e 22%, respectivamente, caracterizando movimento pendular em grande parte dos deslocamentos nos municípios da AMFRI.

O principal modal utilizado nessas viagens é o automóvel particular, seguido da motocicleta e ônibus coletivo. As viagens se concentram na Rodovia BR-101 e nas rodovias estaduais, como aponta mapa de frequência de utilização das vias.

Divisão Modal da região da AMFRI

Fonte: LePadron (2015)

Capacidade das vias (veículos por hora) - Área de influência direta

Fonte: Plano Integrado de Mobilidade Regional dos Municípios da Foz do Rio Itajaí

Educação

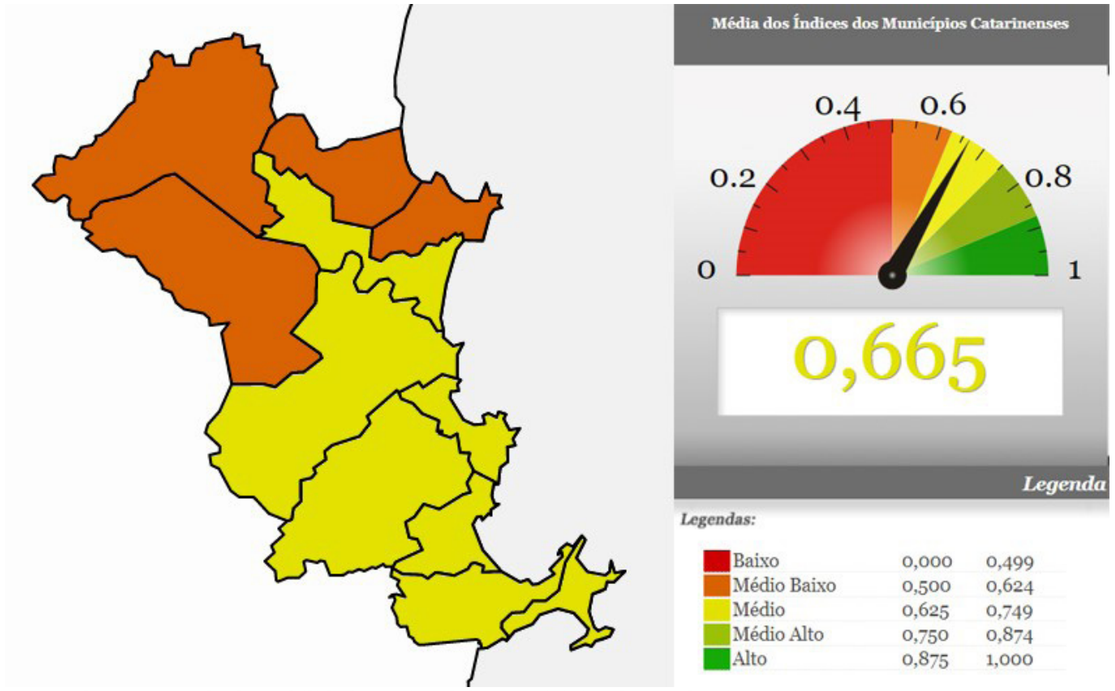
Em Santa Catarina, o IDHM em Educação é 0,697. A média desse índice para os municípios da AMFRI é de 0,671. Ao comparar os valores dos municípios com a média do Estado, é possível constatar que a maioria deles está relativamente abaixo da média. Além disso, a porcentagem de jovens com ensino médio completo é baixa em diversos municípios (PNUD, 2010).

	IDH EDUCAÇÃO	% de 18 a 20 anos com médio completo
	2010	2010
Balneário Camboriú	0,789	61,6%
Balneário Piçarras	0,668	52,8%
Bombinhas	0,732	56,2%
Camboriú	0,600	31,7%
Ilhota	0,607	38,8%
Itajaí	0,730	54,2%
Itapema	0,727	52,6%
Luiz Alves	0,600	57,7%
Navegantes	0,624	34,6%
Penha	0,640	31,2%
Porto Belo	0,660	51,3%
AMFRI	0,671	47,5%
Santa Catarina	0,697	51,8%

Desenvolvimento sustentável

Segundo o Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Municipal Sustentável - SIDEMS, a sustentabilidade é entendida como o desenvolvimento equilibrado das dimensões social, cultural, ambiental, econômica e político-institucional.

Média dos índices dos Municípios Catarinenses



Fonte: Plano Integrado de Mobilidade Regional dos Municípios da Foz do Rio Itajaí

Se destacam de forma positiva as dimensões socioculturais, principalmente no que tange à habitação (os municípios possuem Plano Municipal de Habitação, Fundo Municipal de Habitação, e a grande maioria possui densidade adequada de moradores por dormitório, domicílios com banheiros de uso exclusivo e energia elétrica) e à saúde (exceto em distribuição de vacinas). Se destaca negativamente o aspecto econômico (ICMS per capita baixo, pouca evolução de empregos formais e de estabelecimentos empresariais, alta concentração de renda e baixa remuneração média dos trabalhadores formais).

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

BREVE HISTÓRICO DO MUNICÍPIO

Período Pré-colonial

A presença de indígenas é tão significativa em Santa Catarina que começa pelo nome da cidade de Balneário Camboriú e também o das cidades vizinhas (Itapema e Itajaí), todos com origem indígena. Há divergências com relação à origem da palavra Camboriú. Uma interpretação é *rio que camba*, em alusão ao rio. Outra é *seio grande em cima do morro*, em alusão ao formato dos morros que cercam a região. Segundo (DellÁntonio 2009) *"Camboriú é termo indígena e significa rio com camboas, em alusão às tapagens que se faziam para capturar peixes nas vazantes das marés"*.[1]

Os sambaquianos habitaram o litoral de Santa Catarina no período entre 5 mil a mil anos atrás.[2] Formavam sociedades que através da pesca se tornaram mais sedentárias que o tradicional caçador-coletor, porém, ainda seminômades, alcançavam baixas densidades demográficas, levando inclusive a que alguns autores se refiram a essas áreas como vazias. Investigações arqueológicas afirmam que a região teve uma ocupação relevante no período pré-colonial. O Vale do Itajaí e suas proximidades, configuram-se como ambientes propícios para o contato com a arqueologia no Estado de Santa Catarina, resultante do relevo montanhoso da sua faixa litorânea, sendo os grandes rios e seus vales os facilitadores do fluxo migratório entre o litoral e o interior.[3]

De acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), os sítios arqueológicos registrados no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA), situados dentro do perímetro do Município de Balneário Camboriú, são:

- Balneário Camboriú I (CNSA SC00169): Situado na praia das Laranjeiras, semelhante ao da "Praia da Tapera", Florianópolis, com 100m x 30m, ao longo da praia. Camada arqueológica com 1m de espessura, composta de húmus preto, conchas e areia, com sepultamentos. Dimensões 100x30x1m, com área de 3000m². Em 1978, foram feitas escavações sistemáticas, recolhendo acima de cinquenta sepultamentos em terrenos de Dimas Campos, Udo Altenburg e outros.

- Balneário Camboriú II (CNSA SC00170): Junto à Praia das Laranjeiras, a 100m do sítio Balneário Camboriú I. Bacias de polimento. Possuem formas arredondadas, localizadas próximas umas das outras. As estruturas estão associadas a sítios pesquisados por Rohr na década de 1970 onde realizou uma pesquisa em dois sítios situados na mesma praia. Área de 2000m². Em 1977, escavações no sítio em terrenos de José Gercino Maisonave e outros, recolheram acima de cem sepultamentos.

- Estaleiro I(CNSA SC01451), Laranjeiras III(CNSA SC01452) e Estaleiro I(CNSA SC01552).

João Alfredo Rohr durante escavação
Fonte: Revista Manchete, no.505, ano 9, Rio de Janeiro, 23 de janeiro de 1961

Escavações no Sítio Arqueológico de Laranjeiras
Fonte: Arquivo Histórico Municipal de BC

Escavações no Sítio Arqueológico de Laranjeiras
Fonte: Arquivo Histórico Municipal de BC

1 (Schlickmann 2016)
2 (Beluzzo, et al. 2015)
3 (Borsatti e Pedott 2019)

A maior parte dos achados é creditado ao Padre Alfredo Rohr que realizou trabalhos de extrema relevância para a consolidação da disciplina da arqueologia no país.[4]

Em meados do primeiro milênio, no planalto dos três estados da Região Sul aparecem os primeiros vestígios arqueológicos de casas subterrâneas em conjunto com sepulturas humanas, de uma população que os arqueólogos denominam Jê Meridional. Ancestrais dos Kaingang e dos Xokleng, as aldeias Jê do litoral existiram entre os séculos IX e XII.

Os Kaingang eram conhecidos como Coroados até o século XIX. Tiveram significativa presença no centro oeste das regiões Sul e Sudeste do Brasil e apresentavam mais práticas de horticultura que caça e coleta. [5]

Os Xokleng que ocuparam o Alto Vale do Itajaí voltaram a se definir Laklãnõ recentemente. Pesquisadores atribuíram-lhes diversos nomes: Botocudos, Aweikoma, Xcore, entre outros. No geral, eram mais caçadores-coletores que agricultores e percorriam uma vasta região entre o litoral e o planalto, entre as atuais cidades de Curitiba e Porto Alegre. Hoje são moradores de uma pequena área no Vale do Itajaí e outra no Planalto Norte.

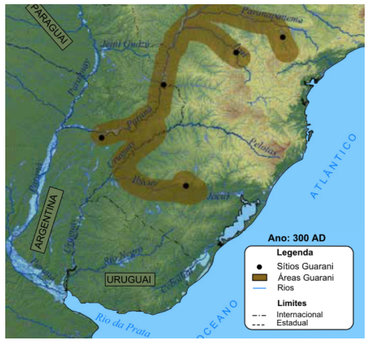
Os Guarani foram denominados Carijó, Carió, Mbiaza e Monteses, porém o nome Guarani é conhecido desde 1528, pela exploração de espanhóis do Rio da Prata. Apesar de se reconhecerem como Guarani, preferem ser nominados pelo grupo linguístico ao qual pertencem: Mbya, Nhandeva, Kaiowá, dentre outros. A partir de vestígios arqueológicos é possível afirmar que os Guarani usaram prioritariamente as terras baixas, as várzeas dos grandes rios da bacia do Prata e o litoral sul brasileiro. O povo Guarani, além de realizar atividades de caça, coleta, pesca e navegação, é exímio agricultor. O uso dos espaços, portanto, está diretamente relacionado às práticas de cultivo. O material arqueológico Guarani encontrado no Sul do Brasil aparece nas camadas superiores de sítios ocupados por outras etnias. Ainda antes da chegada dos europeus, novas aldeias Guarani foram estabelecidas no litoral norte catarinense e na fronteira com o Paraná. Caracterizava-se por uma sociedade com certo grau de sedentarismo, com a constante prática da agricultura e transformação da mandioca em farinha (um dos principais produtos de sua alimentação). Também se caracterizava por um marcante artesanato com a produção cerâmica e inúmeros apetrechos utilizados na pesca – tipitis, canoas construídas em um só tronco (geralmente de garapuvu), etc.[6]

As mudanças de nomenclatura dessas tribos estão diretamente associadas aos processos de afirmação das identidades e ao direito de se autodenominar, conquistado recentemente. No aspecto territorial, é possível identificar certo padrão de ocupação. As sociedades indígenas tendem a permanecer em seus espaços históricos, mesmo quando são forçados a migrar. Ainda há uma forte relação entre as ocupações contemporâneas e os três povos históricos presentes em Santa Catarina. Para compreender a localização e a redução territorial desses povos na atualidade, é necessário analisar o processo histórico de colonização. Suas populações foram reduzidas drasticamente devido aos embates com os imigrantes europeus, pelas políticas de branqueamento impostas pelo Estado e pela contração de doenças. Existem atualmente 26 reservas indígenas registradas em Santa Catarina, porém nenhuma se localiza no território do Município de Balneário Camboriú. [7]

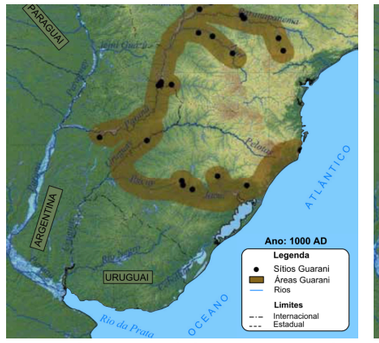
Colonização e povoamento nos séculos XVII e XVIII

Na Europa da Baixa Idade Média, o século XV foi marcado pelas buscas territoriais, dentre as quais a ocupação do continente americano. O Tratado de Tordesilhas (1494), com a linha imaginária dividindo as terras descobertas entre Portugal e Espanha (passando pelas atuais cidades de Belém, no Pará, e Laguna, em Santa Catarina), não impediu ocupações em espaços alheios. Entre os anos de 1534 e 1536, o rei D. João III partilhou as terras brasileiras em 14 capitanias hereditárias, distribuídas em 15 lotes a 12 donatários. Os irmãos Martim Afonso de Sousa e Pero Lopes de Sousa receberam terras no Sul da colônia. As terras passaram para seus sucessivos herdeiros até que D. Lopo de Sousa, já herdeiro de Martim Afonso, ficou também com as terras de Pero Lopes. Com a morte de D. Lopo, em 1617, e as disputas entre herdeiros de ambas as capitanias, em 1709 as terras são adquiridas pela Coroa Portuguesa. Muitas das administrações para as capitanias de São Vicente, Santo Amaro e as terras de Sant'Ana (terras onde hoje se localizam os estados de São Paulo, Santa Catarina e Paraná) ocorreram de forma conjunta, não apenas pela junção das terras feitas por D. Lopo de Sousa.

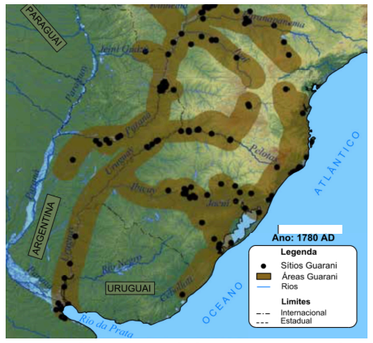
4 (Comerlato 2014)
5 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
6 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
7 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)



Ocupação Guarani de 0 a 300 dC
Fonte: Atlas de Santa Catarina 2018, adaptado de Bonomo et al (2015)



Ocupação Guarani de 300 a 1000 dC
Fonte: Atlas de Santa Catarina 2018, adaptado de Bonomo et al (2015)



Ocupação Guarani de 1000 a 1780 dC
Fonte: Atlas de Santa Catarina 2018, adaptado de Bonomo et al (2015)

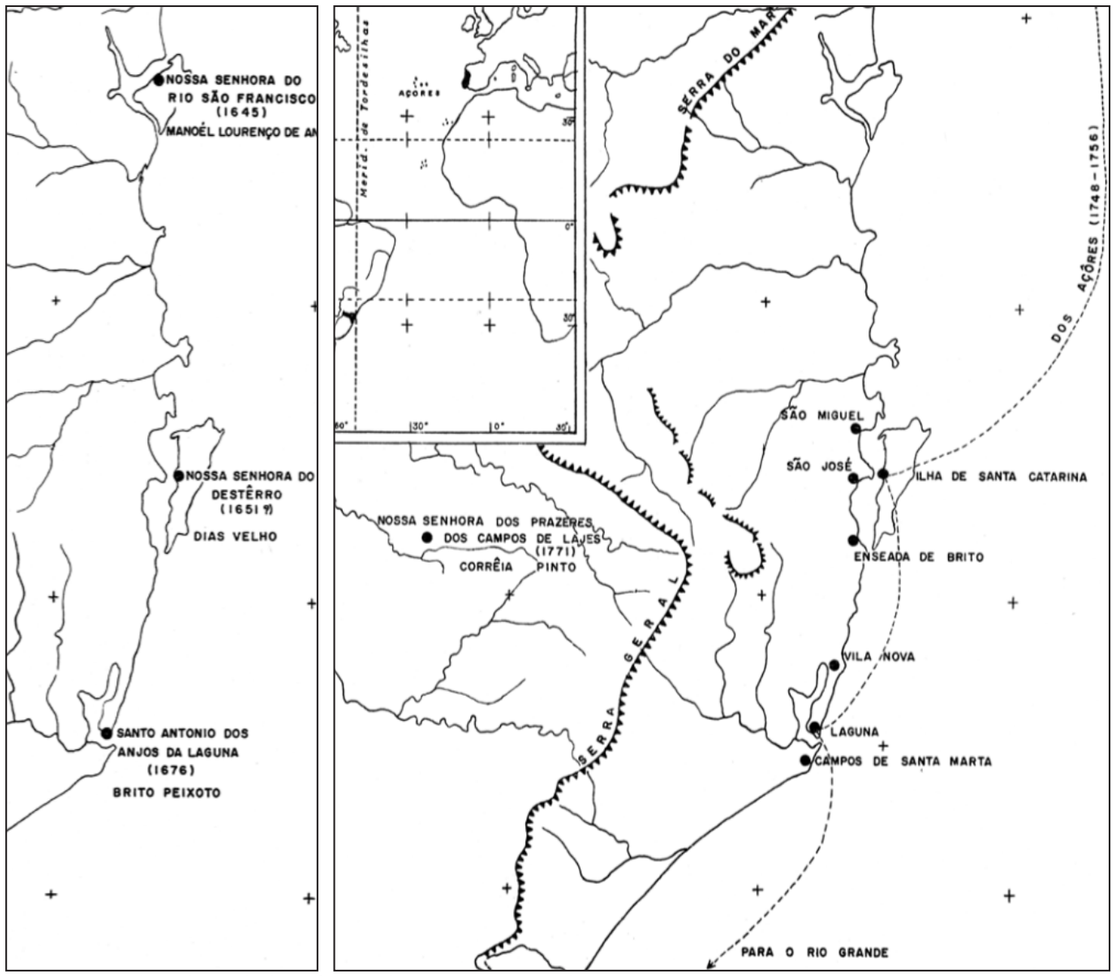
Isso explica a influência das vilas de São Vicente e de São Paulo em Santa Catarina no século XVII. Apenas posteriormente o território foi dividido (em alguns casos com disputas territoriais emblemáticas) nas províncias de São Paulo, Santa Catarina e Paraná. [8]

A preocupação em fixar as fronteiras meridionais do território colonial leva Portugal a estimular o avanço de vicentistas (procedentes da Capitania de São Vicente) em direção ao litoral sul, concedendo sesmarias que deram origem à um povoamento esparso e de baixa densidade demográfica. Homens de posses deslocam-se levando "consigo sua família, seus escravos negros e vermelhos, seus gados grossos e miúdos, as suas ferramentas e armas" (Oliveira Vianna, 1952, p.113)[9], fundando núcleos de povoamento ao longo da costa. Os três mais importantes núcleos foram: São Francisco, Desterro e Laguna. A ocupação destes três pontos geográficos não se configurou como povoamento efetivo. Mesmo assegurando o domínio português sobre o território, pouco atraíam aos interesses mercantis da Coroa.

A partir de meados do século XVIII, a necessidade de reforçar a presença portuguesa no litoral meridional fez com que a Coroa investisse em medidas como a abertura do caminho ligando o planalto catarinense ao litoral em Laguna (estrada de Araranguá em 1728), o estabelecimento da colônia militar no Rio Grande (1737) e a criação da Capitania de Santa Catarina (1738). Em 1750, o Tratado de Madri substitui o de Tordesilhas, com a característica do *uti possidetis*, reconhecendo o dono do território quem nele estivesse estabelecido. Interessava a Portugal instalar colonos-soldados que atendessem tanto às necessidades militares (de defesa do território disputado com os espanhóis) como às de produção, abastecimento de setores não-produtivos (tropas, burocracia administrativa etc.) e comércio de excedentes. Ocorre, então, o povoamento com casais açorianos e madeirenses (1748-56) nas terras litorâneas do extremo sul colonial, povoando áreas do Rio Grande do Sul e do litoral de Santa Catarina. Mamigonian (1998, p.69)[10] *define como "a maior intervenção do planejamento estatal português no sul do Brasil, tanto a nível geopolítico, como enfatizaram os historiadores tradicionais, como a nível geoeconômico".* De 1748 a 1756 desembarcaram aproximadamente 6500 açorianos e uma centena de madeirenses. A maioria desses colonos foi estrategicamente assentada ao longo da costa litorânea. Algumas famílias migraram mais tarde para a região do Rio Grande, fundando em 1752, o "Porto dos Casais" (hoje cidade de Porto Alegre). A estratégia de migração em casais para o sul do Brasil funcionou muito bem, assegurando que as famílias permanecessem nos locais onde eram assentadas. A dinâmica sócio-cultural e demográfica do imigrante açoriano contribuiu de forma decisiva na construção dos padrões sócio-culturais em Santa Catarina.[11] Para um arquipélago que possuía população de pouco mais de 140 mil habitantes distribuídos em nove ilhas, a saída considerável de pessoas causou forte impacto em vilas dos Açores, notadamente na região central, que chegou a pedir providências à Coroa Portuguesa para estancar a sangria demográfica.

Com a descoberta das Minas no Brasil e com a valorização do gado, as ligações dos criadouros do Rio Grande do Sul à principal feira de gado da época (Sorocaba) levaram ao aparecimento

8 (Secretaria de Estado do Planejamento 2016)
9 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
10 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
11 (Alvez e Lacerda)



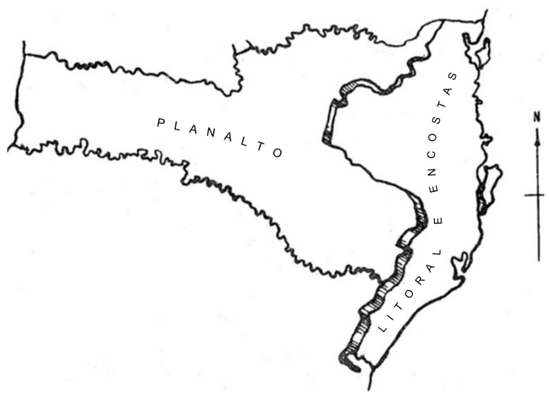
Povoamento vicentista e imigração açoriana na costa catarinense
Fonte: Atlas Geográfico de Santa Catarina 1958

de várias povoações nos chamados caminhos das tropas. Dessa maneira fundou- se em 1771 Nossa Senhora dos Prazeres dos Campos de Lajes, atual Lages, anexada em 1820 a Santa Catarina, ocupando posição estratégica no percurso das tropas. As dificuldades impostas pelo relevo catarinense serviram de barreira para impedir o contato, durante esse século, entre as correntes paulistas criadoras no planalto, e a vicentista e açórico-madeirense no litoral. Nessa época, os primeiros municípios criados no litoral catarinense – Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco (atual São Francisco do Sul), Nossa Senhora dos Anjos da Laguna (Laguna) e Nossa Senhora do Desterro (atual Florianópolis) – formam a célula básica para a evolução político-administrativa do Estado de Santa Catarina.[12]

Em 1720, a mudança da centralidade administrativa de Salvador para o Rio de Janeiro aumentou o poder dos vice-reis, permanecendo assim até a chegada de D. João VI ao Brasil, em 1808. Destaca-se, nesse período, a atuação do primeiro ministro do rei de Portugal Marquês de Pombal, na busca da recuperação da economia portuguesa, estimulando as atividades no Brasil, dentre as quais a pesca da baleia em Santa Catarina. Edificadas por comerciantes portugueses sob a concessão da Coroa e monopólio da metrópole, as armações (instalações estruturadas para a pesca às baleias e o processamento dos seus produtos) se mostraram uma alternativa lucrativa para o litoral subtropical, utilizando em especial mão-de-obra escrava africana na manufatura e a dos pequenos produtores açorianos na caça do animal, como arpoadores, timoneiros e remeiros.[13]

Na atividade pesqueira houve um nítido processo de diferenciação social que possibilitou a ascensão dos trabalhadores pela possibilidade da obtenção de elevados salários, pagamento com mercadoria escrava e pagamento em produto (baleia). O resultado deste processo traduziu-se no acúmulos de riquezas que, ao lado da requisição de terras junto à Coroa Portuguesa, permitiu a transformação de uma série de pequenos produtores independentes em senhores de escravos.[14]

Na agricultura, o processo de diferenciação social também esteve presente. Diferentemente do escravo, o imigrante açoriano tinha a liberdade de praticar uma policultura de subsistência e utilizar seu excedente na melhoria de sua propriedade. Esse foi um dos fatores fundamentais que propiciaram ao litoral catarinense uma posição de destaque no cenário colonial da época como uma das áreas fornecedoras de gêneros alimentícios. [15]Haviam os que só produziam para sua própria subsistência, outros, à medida que o processo econômico se ampliava, gradativamente superavam a autossuficiência, com importante excedente exportável. A produção de farinha de mandioca teve grande expressão econômica a partir da segunda metade do século XVII. Segundo dados registrados pelo então governador de Santa Catarina, Miranda Ribeiro, em relatório ao governo central, em 1798, haviam 350 engenhos de farinha na Ilha de Santa Catarina, contribuição atribuída aos açorianos que uniram o conhecimento das populações indígenas à tecnologia das máquinas chamadas de engenho de tração animal.[16] Embora em menor número, além da produção agrícola alguns produtores possuíam estrutura e condições para a produção e comercialização de manufaturados.



Planalto, litoral, encostas de Sta. Catarina
Fonte: Atlas Geográfico de Sta. Catarina 2018, adaptado de Peluso Jr (1952)

O período imperial - Século XIX

Quando a Capitania de Santa Catarina foi criada e os casais açorianos se fixaram, trabalhadores indígenas e africanos já conviviam nos espaços coloniais do território. A vinda da família real portuguesa ao Brasil em 1808, provoca significativas mudanças institucionais e administrativas ao país. O Brasil deixa de ser colônia para ser a sede do Império português. A fixação da família real portuguesa no Rio de Janeiro dinamizou toda a economia do centro-sul do Brasil e marcou o início de uma nova fase da presença africana em Santa Catarina, uma vez que tanto as propriedades agrícolas do litoral (voltadas para a produção de farinha de mandioca, açúcar, aguardente e outros alimentos), quanto as do planalto (pecuária e alimentos), passaram a adquirir africanos no comércio transatlântico. Os registros de batismo de africanos novos (recém-chegados) são numerosos em todas as freguesias do litoral entre 1810 e 1830. Das origens, na África, houve predomínio da região Centro-Ocidental (Congo, Angola, Benguela), com alguma presença de africanos orientais (Moçambique) e ocidentais (Mina, Jejes).[17] Viajantes estrangeiros de passagem pelas vilas catarinenses registraram não só a presença de africanos, como suas práticas culturais. Em 1820, 27% do total da população de Santa Catarina era de origem africana, sendo listada no censo como “pardos” ou “pretos”, com imensa predominância (85%) destes últimos, de africanos.

A construção do Estado Nacional brasileiro, sobretudo após a proibição do tráfico de escravos em 1830/1831, marcou uma inflexão na história da presença africana em Santa

12 (Secretaria de Estado do Planejamento 2016)
13 (Secretaria de Estado do Planejamento. Diretoria de Estatística e Cartografia 2018)
14 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
15 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
16 (Vieira 2016)
17 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)

Catarina. Por um lado, o tráfego negreiro foi prejudicada pela alta de preços resultante da proibição, e, por outro, Santa Catarina passou a receber contingentes regulares de imigrantes europeus, tanto destinados a colônias específicas, quanto provenientes de migração espontânea e individual. A população de origem africana, escravizada e liberta, passou por um processo de crioulização: a proporção foi gradualmente decaindo, à medida que nasciam e cresciam seus filhos e netos. A discriminação contra os africanos, e o cerceamento das práticas culturais de matriz africana, crescentes no século XIX, foram consequências da construção do Estado brasileiro. Apesar de participantes ativos da economia e integrados ao tecido da sociedade, africanos e seus descendentes, mesmo quando libertos, foram alvo de tratamento discriminatório na legislação, na atuação das autoridades, e no cotidiano das relações sociais.[18]A presença de imigrantes europeus em diversas regiões de Santa Catarina dificultou as chances de mobilidade social da população de origem africana, visto que imigrantes se integraram à elite luso-brasileira e assumiram posições de liderança política e econômica, de onde reforçaram a discriminação e a marginalização dos não brancos. É preciso dizer que a população de origem africana construiu "territórios negros físicos e simbólicos, para proteger-se da discriminação, praticar religiões de matriz africana ou outras manifestações culturais diaspóricas, e defender sua dignidade e direitos de cidadania.[19]

Em Balneário Camboriú há uma Comunidade Quilombola reconhecida pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e certificada pela Fundação Palmares como "remanescentes de quilombo". A comunidade, intitulada Morro do Boi, possui cerca de 80 pessoas atualmente. O documento mais antigo que se tem conhecimento que cita o Morro do Boi é uma carta do Presidente da Câmara de Porto Belo, em 1835. Entretanto, o primeiro registro de moradores habitando o local é de 1864, no inventário de João Machado Ayroso datado deste ano, que indica que ele possuía terras no Morro do Boi e dois cativos, Joaquina e Delfino. Joaquina e Delfino tiveram 12 filhos e foram os ancestrais que iniciaram a Comunidade. Outras fontes afirmam que sua origem é de descendentes do escravo Eleodoro Pedro José. [20]A comunidade não se caracterizou como um quilombo combativo, que abrigava pessoas escravizadas em fuga. O local era de passagem, a princípio, para quem ia de Tijucas (na época Vila de São Sebastião do Alto Tijucas) a Camboriú e, aos poucos, algumas pessoas foram se fixando ali. Segundo a história oral, costumavam deslocar-se para dançar num local hoje conhecido como "Macacos" e, quando muito cansados, pernoitavam no alto do morro antes de fazer a viagem de volta, no local onde hoje fica a comunidade. [21]Não se pode negar que africanos e afrodescendentes fizeram parte da história de Santa Catarina desde seu início, porém, a partir do século XIX, Santa Catarina se torna uma província ou um Estado de características europeias, uma singularidade que se distancia do restante do Brasil marcado pela miscigenação. [22]

Entre 1849 e 1850, foram exportadas cerca de 6,5 toneladas de farinha de mandioca pelo porto de Desterro/ Florianópolis com destino a diferentes províncias (estados) e exterior.

Festa de Negros em Sta. Catarina
Fonte: Tilesius von Tilenau 1803

Integrantes do Morro do Boi
Fonte: Plano de foco, coletivo fotográfico

18 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
19 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
20 (Borsatti and Pedott 2019)
21 (Beluzzo, et al. 2015)
22 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)

O volume cresceu com a Guerra do Paraguai (1864-1870), chegando a 42,4 toneladas (1863-1866). O litoral catarinense foi o centro de produção com a maior e melhor produtividade nacional de farinha de mandioca.[23]Até a primeira década do século XIX, as requisições de produtos (farinha principalmente), que a administração da Capitania realizava sobre os produtores, sem cumprir com os pagamentos, trouxe sérios entraves à produção e a uma possível ascensão social por parte dos mesmos. Já em 1798 o Presidente da Capitania João Alberto de Miranda Ribeiro em seu Relatório anual afirmava que:

"Huma das causas da decadência q. se experimenta na cultura desta Ilha (Ilha de Santa Catarina), hé a falta dos dinheiros para pagarem pronptamente aos lavradores, as farinhas que se lhe tomam todos os anos, para o sustento da tropa. Eles estão realmente tão possuídos deste receio, pela experiência daq. se lhes deve dos anos antecedentes q'já vão plantando muito pouca, além daquelas q'lhes hé necessária para o seu gasto."[24]

Aliem-se a isso as constantes requisições de soldados para constituírem milícias, tirando da produção agrícola força de trabalho masculina entre 18 e 30 anos, o que gerou da parte das famílias um receio tal que *"muita gente, com a intenção de subtrair do serviço obrigatório da milícia alguns membros da família, nunca declaravam o numero exacto de que esta se compunha"* (Saint-Hilaire, 1936, p. 59)[25].

De fato houve no período imperial, por parte dos produtores mais abastados, a possibilidade de se inserirem no mercado. O comércio chegou a se expandir para além da Capitania, alcançando principalmente o mercado do Rio de Janeiro, Recife, Salvador, e inclusive o mercado de Montevideo e Buenos Aires. Contudo, não se tratava de um comércio totalmente estável. A grande oscilação nos preços e exportação era revertida sobre a produção, principalmente em relação ao principal produto exportável: a farinha de mandioca. Isto se dava principalmente por haver, à época, um controle oligopolista por parte dos comerciantes dos centros compradores, em especial do Rio de Janeiro, pelo fato de existirem três províncias produtoras e exportadoras do produto. Controlavam os mercados produtores com o propósito de conseguir margens de lucro mais favoráveis. A oscilação dos preços poderia, portanto, fazer mudar o panorama de um ano para o outro. A excessiva diversificação do trabalho impedia a especialização do produtor em um único ofício ou produto. O produtor não conseguia manter por muito tempo sua acumulação, dificultando àqueles mais diferenciados conseguirem ir além de uma produção manufatureira mercantil e gerarem de fato uma produção industrial. Assim, a pequena produção mercantil açoriana não vivencia um processo de diferenciação social, do qual resulte – como ocorreu em outras áreas, também pequeno produtoras, ocupadas posteriormente – na criação de núcleos industriais.[26]

No caso do Brasil Meridional, no período pós-independência, por iniciativa do Governo Imperial, abre-se, a partir da segunda década do século XIX um ciclo de imigração representado, inicialmente, pela instalação das primeiras colônias alemãs. Estas eram baseadas na pequena produção e localizadas nos pontos onde os caminhos de tropa e de gado entravam ou saíam da mata, provenientes dos latifúndios pastoris constituídos no século XVIII nas áreas de campo. Ainda no Império, foram criados, principalmente por alemães e italianos, vários núcleos rurais e urbanos em áreas correspondentes. No vale do Itajaí, colonos alemães fundam Blumenau (1850) e Brusque (1860). Após a interrupção da imigração alemã para o Brasil, em razão do rescrito de Heydt (1859) - que proibia a propaganda e o aliciamento de colonos para o Brasil – os colonos italianos passam a povoar, a partir de 1875, as bordas das áreas ocupadas pelos alemães. Nova Trento, no vale de Tijucas; em 1876, Botuverá, em torno de Brusque e, em 1877, Luiz Alves, no vale do Itajaí. Ao contrário do Rio Grande do Sul, no território catarinense "as companhias particulares de colonização tomaram a si o encargo e colonizaram as áreas florestais do Estado de maneira muito efetiva", sendo que "Santa Catarina foi a região em que o princípio foi aplicado pela primeira vez em larga escala". O Estado de Santa Catarina, do final do século XIX ao início do século XX, recebeu milhares de imigrantes internacionais dentro de uma política migratória que favoreceu a mão de obra estrangeira branca para trabalhar na lavoura e na nascente indústria nacional, se estendendo até o início dos anos 1930. Nesse processo de colonização ocorreram confrontos diretos com indígenas, habitantes originais das terras. A disputa entre índios e imigrantes se acirrou com a formação de tropas e expedições de caça aos chamados "bugres", tropas estas constituídas pelos denominados "bugreiros", que fizeram prevalecer, pela violência, os interesses comerciais das companhias colonizadoras.[27]

O povoamento de origem germânica, italiana e eslava ocorreu um século após os açorianos, de uma Europa em grande transformação pela Revolução Industrial e todo o processo de industrialização. Eram possuidores de conhecimentos e técnicas com possibilidades de uma produção econômica bem mais dinâmica da que até então ocorria regionalmente. Utilizavam, por exemplo, moinhos movidos à força hidráulica, maquinários movidos a vapor e, mais tarde, carvão, diesel e eletricidade. Auxiliaram na ampliação, diversificação e melhoria da rede de transportes (hidrovias, ferrovias, estradas, cabotagem), facilitando o escoamento da produção diretamente das colônias aos portos marítimos (São Francisco do Sul, Itajaí, Florianópolis, Laguna). Com isso passam também a dominar a produção

23 (Vieira 2016)
24 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
25 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
26 (Secretaria de Estado do Planejamento 2016)
27 (Secretaria de Estado do Planejamento 2016)

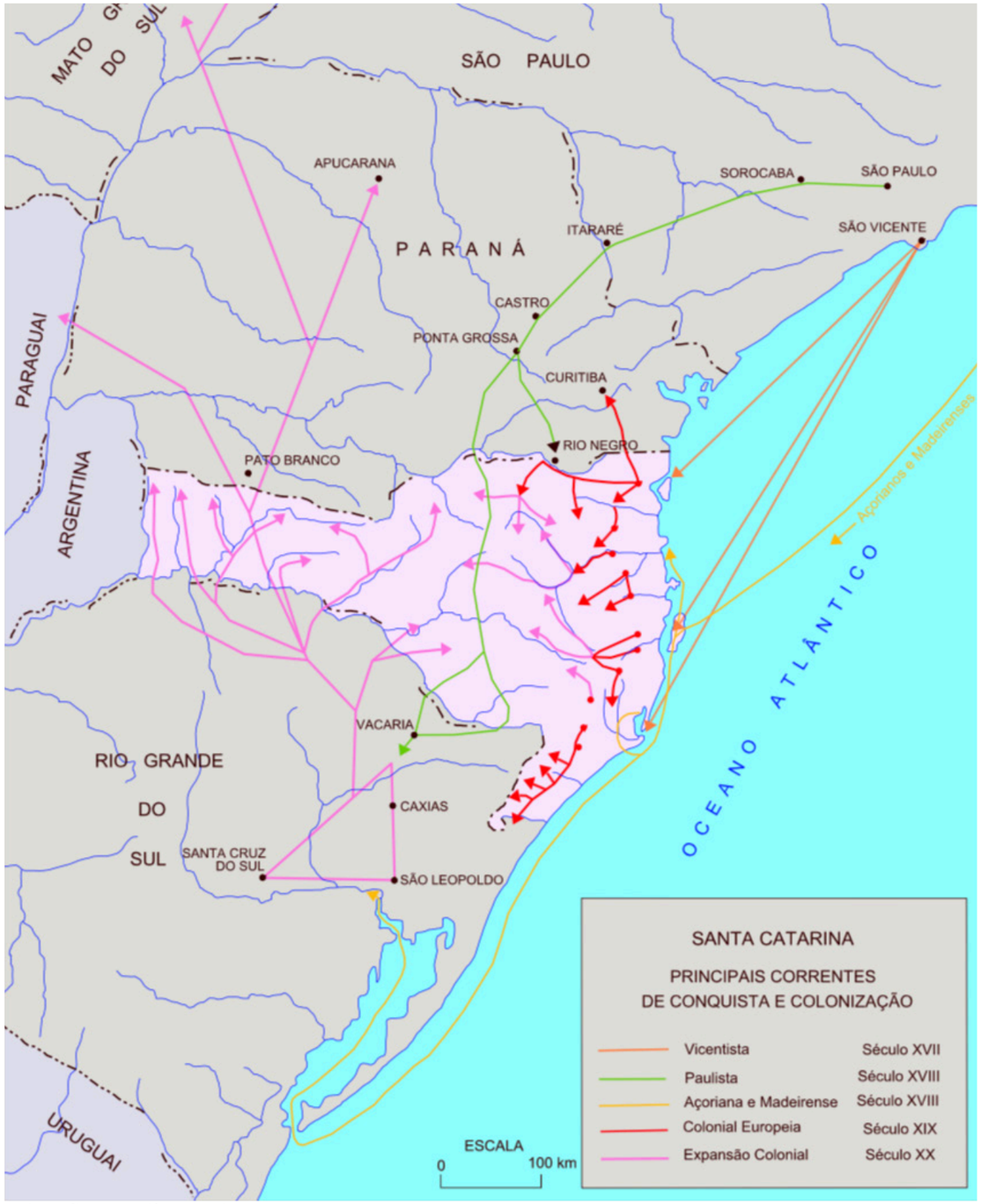
e comercialização de produtos tradicionais da área litorânea, tornando-se grandes concorrentes na produção de farinha de mandioca, aguardente e açúcar, e inserindo novos produtos, como os de origem animal a partir do suíno (linguiças, banha, embutidos, salamaria). Isto impactou sobre a economia litorânea, pouco competente num contexto cada vez mais capitalista. O tradicional habitat rural açoriano também sofria um processo gradual de queda de produtividade pela sucessão da posse de terra e sobre parcelamento do solo.

As colônias alemãs mantiveram frequentes contatos com a pátria-mãe, visto que a Alemanha conservou os canais de comunicação abertos com as suas colônias. Filiais de casas comerciais alemãs e agências de companhias seguradoras foram aqui instaladas, o que se explica pela maior vitalidade do capitalismo alemão frente ao italiano. As companhias navais alemãs exportavam para a Alemanha não só os produtos agrícolas dos colonos alemães, mas também os dos italianos. O objetivo, além de mercadológico, assumia um viés étnico e nacionalista, capaz de conservar, no estrangeiro, a nacionalidade, os costumes e a língua alemã. Para os italianos, o processo migratório acontece "quando a Itália estava feita, mas não estavam feitos os italianos".[28] Tal fato se reflete inclusive na língua, pois ao contrário dos alemães aqui chegados, os italianos não tinham uma unidade linguística. Essa conjuntura histórica é distinta daquela vivida pelos imigrantes do século XVIII, provenientes dos Açores e da ilha da Madeira. Muitos destes se consideravam portugueses que migraram de uma colônia a outra, não se identificando tão fortemente com a terra mater quanto os imigrantes europeus.

Ocupação e criação do Município de Camboriú 1820-1890

A ocupação da região costeira pela colonização começou na metade do século XIX, com a distribuição de sesmarias entre 1822 e 1823, para sete homens que passaram a habitar a área com suas famílias. A escritura das terras no sítio da Barra Sul, atual bairro da Barra em Balneário Camboriú, ficou com Baltasar Pinto Corrêa, de nacionalidade portuguesa, vindo de Porto Belo em 1826.[29] Este povoamento mais tarde ficou conhecido como Bom Sucesso devido à produção agrícola resultante da fertilidade das terras.[30] Com o crescimento populacional, é construída a Capela de Santo Amaro. O consenso popular afirma que a capela foi inaugurada em 1758, contudo, a primeira documentação sobre ela aparece somente no século seguinte, mais especificamente na Lei Provincial de 28 de março 1840, que autorizava sua construção ao afirmar que:

"Fica authorizado o Presidente da Província para permitir aos moradores das margens do Rio Camboriú, no Distrito da Freguezia de Porto Bello, a construção de huma Capella



Imigração na região catarinense
Fonte: Atlas de Sta. Catarina 2018, adaptado de 1958

28 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)
29 (Devitte, de Souza e Radatz)
30 (Beluzzo, et al. 2015)

Filial com a invocação da Nosa Senhora do Bom Successo, mostrando haverem satisfeito o que pela Constituição do Bispado se exige para semelhantes construções".[31]

Em 7 de novembro de 1898, o Padre João Baptista Peters, vigário encarregado da Freguesia de Itajaí, escreveu uma carta com algumas informações sobre a Paróquia de Camboriú. Nesta correspondência, ele fez considerações acerca da fundação desta igreja:

"Informação sobre a origem e o estado actual da parochia de N° Senhora do Bom Sucesso de Camboriú, Est° de Sta Catarina. 1. Quando foi criada a parochia? Não havendo livro do Tombo, nem constatando a alguns dos parochianos o ano de erecção desta parochia, há de presumir, que foi fundada entre 1830 e 1840, porque estas são as datas mas antigas dos documentos do archivo parochial."[32]

O Arraial do Bonsucesso, como era chamado, foi elevado à categoria de Freguesia em 26 de abril de 1849. Como Camboriú pertencia à freguesia de Porto Belo, a capela era uma filial. Quando o Arraial de Camboriú se tornou Freguesia, esta foi promovida à Igreja Matriz do Bom Sucesso.[33] Os grupos que deram início à ocupação do local, viviam essencialmente da agricultura de subsistência e da pesca artesanal. A pesca era a forma de complementar a dieta em função da falta de embarcações e da dificuldade de estocagem e comercialização do pescado. A maior parte do território era ocupada com roças de mandioca, banana, cana, feijão e criação de animais como gado de leite e frango.

Em 1856 já se lavrava escritura de terras pertencente a Maurício Pinto Corrêa, filho de Baltasar, no morro localizado no atual bairro dos Pioneiros, na mesma freguesia. Nesta época, as famílias se sustentavam por meio de atividades comerciais, de produção agrícola, do extrativismo da madeira, da construção naval e da pesca. Isso constituía a economia local e o pequeno excedente de produção era comercializado na Freguesia do Bom Sucesso (Bairro da Barra), sendo transportado por canoas. Os produtos eram vendidos tanto na barra do rio Camboriú, na Casa Linhares, quanto no Bairro do Barranco, pouco acima do rio, onde se localizava o armazém conhecido como Casa Garcia. A maior incidência dos deslocamentos marítimos e a necessidade de um acesso terrestre para o transporte desses excedentes levam, ainda no século XIX, à abertura de uma trilha até o Bairro da Barra.

Em 1836, às margens do Rio Pequeno, afluente do Rio Camboriú, Tomás Francisco Garcia e o irmão José Francisco Garcia fundaram a Vila dos Garcia. Com isso, abriram concorrência com o sítio da Barra Sul e, estimulada pelas condições favoráveis do uso do solo para agricultura (como um dos principais produtores de café de Santa Catarina), pecuária e extrativismo mineral, tornou-se o mais importante centro das transações comerciais da Freguesia de Nossa Senhora do Bom Sucesso, o que lhe proporcionou a independência político-administrativa. O governador da Província, Dr. Francisco Luiz Gama Rosa, cria o Município de Camboriú pela Lei Provincial no 1.076, de 05/04/1884, desmembrado de Itajaí e instalado em 15/01/1885.

A sede do Município permaneceu no sítio da Barra Sul até fevereiro de 1890, quando o Governador Lauro Müller determinou a transferência da sede para a Vila dos Garcia. Esta decisão descontentou a população, sendo criado o Distrito da Barra em 1894, extinto alguns anos depois em 1900. [34]

"Neste tempo a praia era um lugar inóspito. Nada valia. O solo às vezes arenoso, às vezes pantanoso, não permitia a colheita. Apenas vegetava a restinga litorânea." (Corrêa, 1985) [35]

Desprezada devido à inaptidão agrícola, a orla da atual cidade de Balneário Camboriú foi considerada periferia do então Município de Camboriú. Com a mudança da sede municipal, a igreja matriz mudou para o mesmo local. Neste momento, a igreja retornou à condição de capela e, na documentação oficial, era chamada de Antiga Matriz, Capela da Barra ou de Capela de Nossa Senhora do Bom Sucesso. Devido ao seu valor histórico-cultural, foi tombada como patrimônio histórico nos níveis municipal e estadual, sob os Decretos no 1.977, de 11 de agosto de 1989, e no 2.992, de 25 de

31 (Schlickmann 2016)
32 (Schlickmann 2016)
33 (Schlickmann 2019)
34 (Schlickmann 2019)
35 (Devitte, de Souza e Radatz)

Freguesia do Bom Sucesso
Fonte: Arquivo Histórico de BC

junho de 1998, respectivamente.

Brasil República e Industrialização Catarinense - 1890 a 1916

O período após a proclamação da República está marcado pelo início de uma fase expansiva da economia. A Primeira Guerra Mundial (1914-1918) provocou significativa substituição das importações e maior inserção da economia catarinense no contexto econômico brasileiro, impulsionando a produção industrial.[36]

Várias foram as medidas oficiais para incentivar a substituição da farinha de trigo pela de mandioca, até mesmo admitindo a mistura de até 45% desta sobre a de trigo na produção de derivados como pães e biscoitos. Era de certa forma uma medida econômica que visava diminuir as importações de trigo com valores muito superiores.

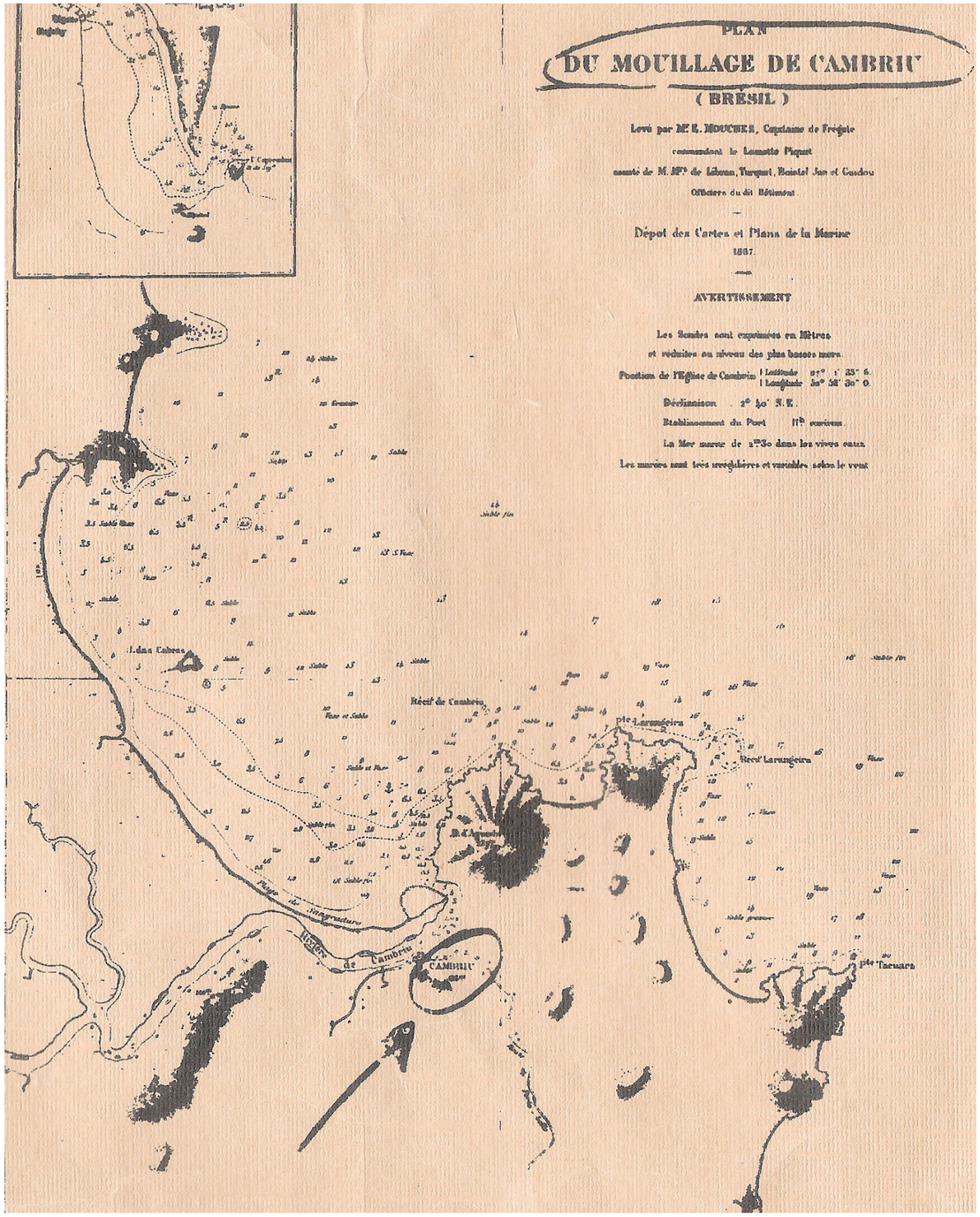
Ademais, a cultura do trigo não se adaptava ao clima de Santa Catarina. processo de industrialização foi lento e em algumas regiões do Estado nem mesmo ocorreu. Com esta constatação é possível entender como os engenhos artesanais permaneceram ativos por tanto tempo após o início da industrialização da farinha, mesmo que apenas para a subsistência.[37]

Da Era Vargas a João Goulart - 1920 a 1964

Praticamente isolada do contexto regional até a década de 1920, a evolução urbana de Balneário Camboriú tomou impulso com a abertura de uma estrada de rodagem até o porto do Município de Itajaí O desenvolvimento econômico da região do vale do Itajaí a ideia do veraneio e a possibilidade da segunda residência, introduzindo o hábito do uso do mar para lazer e não apenas para pesca ou banhos medicinais. Os descendentes das colônias alemãs do Vale do Itajaí chegaram à praia de Camboriú após a exaustão da ocupação da praia de pequena extensão chamada Cabeçudas, localizada nas proximidades do molhe do porto de Itajaí.[38]

1915 Pesca do Arrastão
Fonte: Arquivo Histórico de BC

Em 1927, foi fundada uma das primeiras colônias de pescadores do Brasil, a Colônia Z7. A existência da atividade pesqueira no bairro da Barra desde o início de sua ocupação marcou uma forte relação entre seus moradores com o rio e o mar. Até hoje a colônia é um espaço importante de sociabilidade e manutenção de costumes caiçaras. Em 1928 foi inaugurado



Plan Du Mouillage de Cambriu (Brésil) 1887
Fonte: Arquivo Histórico de BC

36 (Beluzzo, et al. 2015)
37 (Vieira 2016)
38 (Beluzzo, et al. 2015)

o Strand Hotel, ou “Hotel do Jacó”, primeira hospedaria da Praia de Camboriú, no mesmo local onde hoje se localiza o Hotel Miramar. [39]

Os primeiros parcelamentos foram realizados por loteadores da região a partir da década de 1930 e a configuração urbana da cidade pouco mudou do traçado original e é facilmente identificada na malha urbana atual.

“Em 1936 foi implantada a primeira rua de ligação entre a praia e a estrada geral, atual Avenida do Estado, onde se concentrou o comércio da comunidade, ficando o local conhecido como “Saída da Praia”, hoje Avenida Central”. (Bueno 2016, p.9)[40]

A República Velha entrou em decadência e a situação se agravou com a Crise de 1929, atingindo o governo do presidente Washington Luís. Os mecanismos utilizados em defesa do mercado interno propiciaram a substituição das importações, provocando o desenvolvimento industrial, principalmente a partir da Revolução de 1930 com a era Vargas.[41] Na mesma época se iniciou uma mudança nos discursos sobre o engenho de farinha, a favor da modernização. O engenho passou a ser questionado por sua rusticidade, provocando debates sobre a qualidade da farinha de mandioca ali produzida. Essas discussões apareceram na imprensa e na historiografia da primeira metade do século, com autores que consideravam de inferior qualidade a farinha artesanal, enquanto outros enalteciam o seu sabor. Os engenhos de farinha escaparam das fiscalizações durante a década de 1920 por ser um gênero alimentício muito importante, principalmente a partir da escassez causada pela Primeira Guerra Mundial.

Logo após esse período, começou o que se chamou de “decadência do ciclo da farinha”, cujos espaços de produção não puderam mais ficar imunes à fiscalização. A localidade de Taquaras, por exemplo, que hoje possui o único engenho em funcionamento no Município, chegou a ter nove engenhos de farinha na década de 1940, quando sua população era de aproximadamente cento e cinquenta pessoas.[42]

Na década de 1940, o governo federal buscou a integração do mercado nacional. Neste sentido, foi elaborado o Plano Rodoviário Nacional (1944), adotando critérios econômicos para a implantação das rodovias federais. A construção da BR-116 e da BR-101, que atravessam longitudinalmente o território catarinense, agravou a falta de integração do Estado, dificultando relações econômicas entre as suas diferentes regiões e com a própria capital.

O Estado Novo da era Vargas prolongou-se com o Golpe de 1937 até 1945. A Segunda Grande Guerra Mundial ocorreu de 1939 a 1945. Em 1942,

39 (Schlickmann 2016)
40 (Devitte, de Souza e Radatz)
41 (Beluzzo, et al. 2015)
42 (Vieira 2016)

1940 Avenida Central no verão Fonte: Arquivo Histórico de BC

1928 Hotel Strand
Fonte: Arquivo Histórico de BC

Século XXI - Engenho em Taquaras
Fonte: Fotógrado Flavio Fernandes

o Brasil declarou guerra contra os países do eixo (Alemanha, Itália e Japão) e enviou tropas para lutar na Europa. Santa Catarina, por ter uma população alemã e italiana expressiva, passou a ser extremamente vigiada pelo governo de Getúlio Vargas. O medo de um levante no Estado levou à ocupação e monitoramento pelas forças armadas. Em Balneário Camboriú, o Balneário Hotel e outras construções de alvenaria foram usadas como base militar. A Colônia de Pescadores, até então em pleno funcionamento, foi obrigada a fechar as portas em 1943, como consequência do regime de vigilância e repressão ocasionado pela guerra, e só retornou às suas atividades em 1963. O governo realizou diversas simulações de ataques aéreos e "os jornais divulgavam alertas e instruções para exercícios de defesa antiaérea"(Marlene de Fáveri 2004).[43] Entre as instruções estavam: colocar panos pretos nas janelas e portas para vedar a claridade, apagar as luzes durante noite, se esconder em abrigos, prestar atenção aos sons emitidos por sirenes e sinos de igrejas que indicavam o começo e fim das simulações de ataque. [44] Em 2011, pesquisadores da Univali e do Instituto Kat Schürmann encontraram em mares catarinenses um submarino alemão, denominado U-513, abatido por um avião americano durante a Segunda Guerra Mundial. O objetivo da Alemanha Nazista era impedir relações comerciais dos aliados, o que, teoricamente, forçaria a rendição dos mesmos. Durante a Batalha do Atlântico foram afundados 10 submarinos alemães em águas brasileiras. O submarino foi o primeiro a ser encontrado no mundo. [45]

O fim do Estado Novo ocorreu principalmente pelo desgaste na participação da Guerra dos Aliados; crescimento da oposição ao Estado Novo entre intelectuais, estudantes, religiosos e empresários; e pelo Golpe em 29/10/1945. A valorização das raízes açorianas, no Primeiro Congresso de História Catarinense (1948), foi uma tentativa para construir a identidade cultural do litoral catarinense pós-guerra, com tendências a uma sobrevalorização da origem açoriana. Mas foram poucos os resultadospráticos no sentido de criar uma identidade para aquela população, ficando limitado ao meio político.

No período compreendido entre a 2a Guerra Mundial até o início dos anos 1970, os movimentos de imigração internacional reduziram drasticamente as entradas de estrangeiros no país e em Santa Catarina, fruto de uma política migratória brasileira mais restritiva à imigração internacional. Tal política já não priorizava mais mão de obra estrangeira para a lavoura e sim trabalhadores especializados para a nascente indústria nacional, acompanhando o movimento de êxodo rural que acontecia no país.

A década de 1950 dá início à potencialização da acessibilidade à praia de Camboriú, com a conclusão do tramo faltante da rede ferroviária sentido leste–oeste do Vale do Itajaí (conexão entre as cidades Blumenau-Brusque-Itajaí), tornando a Praia de Camboriú mais desenvolvida economicamente que o Município a que pertencia. Após o término da segunda guerra, que afastou os descendentes de alemães da costa brasileira, o fluxo turístico com a vinda de visitantes de outras regiões do Brasil foi retomado com maiores proporções. O Estado passou por significativa redistribuição populacional, que levou, entre os anos 1950 e 1970, a população do campo à cidade, adensando a faixa litorânea. Além desse deslocamento intraestadual, o Estado recebeu também migração interestadual significativa

43 (Schlickmann 2016)
44 (Schlickmann 2016)
45 (Reportagem Naufrágio de submarino da 2ª Guerra Mundial completa 70 anos em SC, O Globo de 19 de julho de 2013)

Soldados em Balneário Camboriú
Fonte: Mariana Schlickmann (2016)

Soldados em Balneário Camboriú
Fonte: Mariana Schlickmann (2016)

Hotel Balneário, quartel na II Guerra
Fonte: Arquivo Histórico de BC

Modelo de submarino alemão U-513
Fonte: Mariana Schlickmann (2016)

dos estados do Paraná e do Rio Grande do Sul.

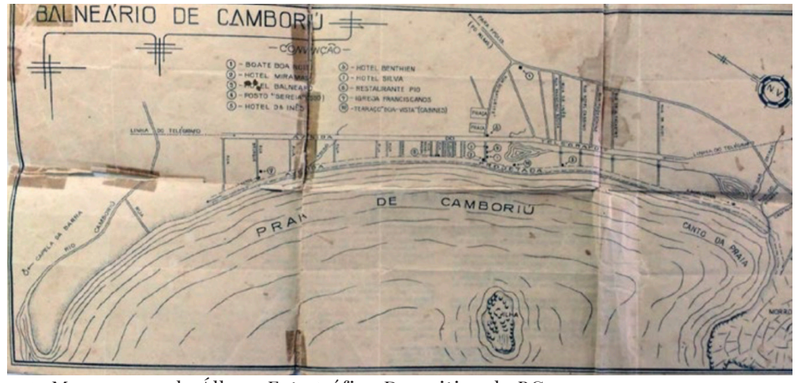
Em 1952, Norberto Cândido Silveira Júnior organizou a primeira propaganda turística com o Álbum Fotográfico-Descritivo da Praia de Camboriú, com fotos de Hans Wachs, fotógrafo profissional e pioneiro do balneário. Em 1957, foi lançado o primeiro hotel considerado de luxo, o Hotel Fischer. Foi o primeiro de Balneário Camboriú a ter banheiro em todos os quartos, infraestrutura única em todo o litoral catarinense. Ao longo da sua história recebeu hóspedes de renome e importância internacional como o ex-presidente da República João Goulart (1919-1976), que costumava frequentar o hotel até construir sua casa de veraneio na cidade. [46]

Além da via central, já era notória a importância do então Caminho do Telégrafo, primeira via paralela ao mar, hoje conhecida como Avenida Brasil (atualmente a segunda via paralela ao mar). Com a implantação da Avenida do Telégrafo, atual Avenida Atlântica (beira mar), a parte central da orla passa a ter sua ocupação expandida de acordo com os interesses imobiliários privados, se adaptando aos limites naturais até começar a invadir a restinga. Inicialmente o desenho urbano era perpendicular à orla, seguindo uma malha "espinha de peixe", com poucas vias transversais. A construção da BR 101 entre os anos 50 e 60 estimulou o desenvolvimento de Balneário Camboriú e urbanização em seu eixo de conexão. Com esse processo acelerado de ocupação, o Município necessitava de planejamento territorial. O Plano Diretor visou ordenar o zoneamento da cidade, mapear os arruamentos e estabelecer áreas públicas e de lazer. Nele os recuos frontais eram de 4 metros e laterais de 1,5 ou 2,5 metros, com a obrigação de estacionamentos para edifícios residenciais. Um dos principais aspectos negativos desse plano era seu artigo 47, que permitia o aterramento de qualquer curso d'água, desde que aprovado pelo Município. Até os dias atuais a cidade sofre pelo aterramento de lagoas e rios, feitos sem planejamento de drenagem nem preocupação com a preservação de cursos d'água. [47]

No governo de Acácio Bittencourt entre 1956-61, para a região conhecida como balneário, Gilberto Meirinho apresentou o projeto que criaria o Distrito da Praia de Camboriú. Em 18 de fevereiro de 1959, o projeto foi aprovado e o proprietário da farmácia Central, Olávio Mafra Cardoso, foi nomeado intendente do distrito. O então Presidente da Câmara mandou registrar em Ata os seguintes dizeres: *"Camboriú cresce assustadoramente. A criação do Distrito da Praia de Camboriú é uma necessidade urgente porque a Administração Municipal funcionará mais eficientemente com a instalação de uma Intendência Distrital naquele futuroso pedaço de terra."* (Rebelo 1997, p. 61-62).[48]

Em 1961, a Praia elegeu três dos sete vereadores de Camboriú: Aldo Novaes, Urbano Mafra Vieira e José Linhares. Aldo Novaes foi quem apresentou o projeto de emancipação, em fevereiro de 1964. O Município de Camboriú não queria perder sua principal fonte econômica, vinculada aos serviços do turismo, mas também não queria transferir a sede do Município para a praia. Após muita negociação e várias votações, os vereadores da Praia de Camboriú conseguiram mais dois votos e o projeto foi aprovado. Assim, em 20 de julho de 1964, nascia a nova cidade: Balneário de Camboriú.

Haviam dois projetos de divisão: o primeiro que deixaria as duas cidades com territórios semelhantes, ambos com áreas rurais e marítimas, tendo o Rio Camboriú como divisor. E o



1952 Mapa anexo do Álbum Fotográfico Descritivo de BC
Fonte: Arquivo Histórico de BC

Hotel Fischer
Fonte: Arquivo Histórico de BC

1960 Praia Central
Fonte: Arquivo Histórico de BC

46 (Schlickmann 2016)
47 (de Pinho e Pozzo 2019)
48 (Beluzzo, et al. 2015)

segundo, que foi o aprovado, mantendo a posse do Colégio Agrícola com o município de Camboriú que ficou com uma área maior, sem acesso ao mar.

"O primeiro projeto era o Rio Camboriú da nascente até a foz, nós íamos ficar com a praia central, praia dos amores ali tem a praia brava divide ali, o Rio Camboriú até a nascente. Então nós teríamos praia e interior. Eles também. Na época só existia barra de Camboriú um aglomerado de pescadores, Laranjeiras, Taquaras, Estaleiro, nem existia só tinha lá meia dúzia de pescador, não tinha acesso, eles só tinham acesso por mar ou picadas para se comunicar com aqui. Daí então eles na época foi construído o Colégio Agrícola, que foi o Antônio Carlos Konder Reis da UDN muito ligado a esse povo ali, eles não queriam quando houve a decisão a perda do Colégio Agrícola. Eles consideravam o colégio mais importante que a Barra de Camboriú ou Taquaras, Estaleiro, isso tudo não tiveram visão de futuro. Então Colégio Agrícola tem que ser de Camboriú tal, como na época já tinha o traçado da BR 101 já existia, já estava implantada a base da BR 101. [...] Daí eles votaram em uma assembleia que fosse a BR 101 até o trevo e pegava o Rio Peroba atrás do Mário Hauss, ali onde tem aquele núcleo residencial no trevo redondo, então a BR101 vinha até na entrada do trevo, a entrada principal de Balneário Camboriú e pagar o Rio Peroba e vai até o Rio Camboriú daí vai pelo divisor de aguas que vai até a mata de Camboriú e desagua no riozinho que tem a policia rodoviária e a parte na mata de Camboriú, então essa foi a divisa. Eles ficaram como o Colégio Agrícola e o interior onde nós ficamos com o litoral hoje vale mais que o interior [...] Assim nós ficamos com a sala eles a cozinha." Depoimento de Álvaro Antônio Silva, vereador durante a época da emancipação, concedido ao Arquivo Histórico em 02/05/2006. [49]

O período Militar 1964-1985

[...] Agora, se o turista viajado [...] deseja mesmo passar uma temporada tranquila e recreativa, confortável e de recordação permanente, seguro de que acertou na escolha da praia melhor indicada para as suas férias – melhor do ponto de vista da saúde do corpo e da saúde da alma – vem para a praia milionária de Camboriú, povoada de gente fina e hospitaleira, onde não falta nada, ou melhor sobra de tudo para as exigências e inquietações dos forasteiros: praia espetacular, em curva simétrica, ampla, de sete quilômetros, adornada de vegetação e de casas brancas, arranha-céus e montanhas, mar de ondas cantantes, mansas, acolhedoras, beijando a pele bronzeada das mais lindas mulheres do continente e quebrando-se na areia. Clubes espaçosos, arejados e modernos, edifícios de apartamentos de luxo, Banco Bamerindus, grandes hotéis, restaurantes, churrascarias, café e bar em cada esquina e atendimento perfeito, exemplar a qualquer hora dadas as condições excepcionais de hospitalidade do povo barriga-verde." Edição de 19 de julho de 1964 do jornal A Nação de Itajaí.[50]

A autonomia que a cidade de Balneário Camboriú ganhou com a emancipação foi posta em prática com uma série de melhorias que auxiliaram no seu crescimento. O planejamento urbano da cidade definiu novas ruas e avenidas, implantado o sistema de abastecimento de água e esgoto. Estabelecimentos comerciais e restaurantes foram se multiplicando, e o turismo se consolidou como a marca local. Em 1964, o Hotel Marambaia foi inaugurado com uma arquitetura arrojada para seu hotel e cassino, atraindo hóspedes de todo o País.

Em 1965, Balneário de Camboriú elegeu seu primeiro prefeito, Higino João Pio, pelo PSD. Foram realizadas obras de infraestrutura, tais como: iluminação e arborização da Avenida Atlântica, a

1950 Vista aérea da Praia de Camboriú
Fonte: Arquivo Histórico de BC

1950 Verticalização e crescimento em direção oeste
Fonte: Arquivo Histórico de BC

49 (Schlickmann 2016)
50 (Beluzzo, et al. 2015)

pavimentação das avenidas Brasil e do Estado, o convênio com a Companhia de Águas e Saneamento de Santa Catarina (CASAN) com objetivo de realizar o abastecimento público de água. O jornalista Silveira Júnior, membro da Academia Catarinense de Letras, foi o responsável por organizar o mapa da cidade durante o governo de Higino Pio. O município foi dividido nos bairros Nações, Estados, Municípios, Pioneiros, Vila Real, Barra e Centro, e as ruas foram nomeadas conforme o nome dos bairros. As ruas do centro foram divididas em números com inspiração nas ruas de Nova Iorque. (CORRÊA, 1985 apud FLORES 2015, p. 99). [51]

O prefeito Higino alargou a trilha que dava acesso ao bairro da Barra, transformando-a em uma rudimentar estrada que permitiu um novo ciclo de exploração das praias ao sul do Município de Balneário de Camboriú. Com a chegada da estrada, os herdeiros dos primeiros moradores começaram a vender suas terras para pessoas vindas de fora que não tinham a intenção de se estabelecer na região ou lavrar a terra. A compra era vista como investimento ou para a construção de segunda residência. Esse processo de partição fundiária causou um grande impacto nas comunidades. A estrutura econômica que estava estabilizada foi totalmente alterada e iniciou-se um processo de perda de terras agricultáveis, desativação dos engenhos de farinha e intensa migração para o perímetro urbano de Balneário Camboriú em busca de renda em outras atividades.

No dia 13 de dezembro de 1968, entrou em vigor o Ato Institucional número 5 (AI-5), que dava poder de exceção aos governantes para punir arbitrariamente os que fossem inimigos do regime militar ou como tal considerados. Em 19 de fevereiro de 1969, poucos meses após o AI-5, o prefeito Higino Pio foi preso e levado junto com outros funcionários da Prefeitura até Florianópolis para prestar depoimento sobre um suposto desvio de dinheiro. O caso iniciou-se com uma denúncia de corrupção feita por seus opositores. Um interventor passou um ano dentro da prefeitura analisando os gastos, procurando por provas para comprovar esse desvio de conduta, sem sucesso. Após 12 dias sem notícias, sua família recebeu um comunicado oficial dizendo que ele teria se suicidado nas dependências de um prédio da Marinha na Capital. Com a sua morte, o Presidente da Câmara, Álvaro Silva, tomou posse por oito meses, até ser substituído pelo interventor federal Egon Stein. Em 1969, o professor Armando César Ghislandi foi eleito prefeito por meio do voto popular. Com o relatório da Comissão da Verdade entregue à Nação em 2014, ficou comprovado que Higino Pio não se suicidou, mas foi assassinado, e que o regime militar forjou, de forma grosseira, o seu suicídio.[52]

A autonomia após o processo de emancipação fez com que novos empreendimentos fossem implantados. Loteamentos realizados a partir

Orla central e Hotel Marambaia
Fonte: Arquivo Histórico de BC

1970 Hotel Marambaia
Fonte: Arquivo Histórico de BC

51 (Bernardi 2017)
52 (Schlickmann 2016)

do desmembramento de áreas agrícolas eram adquiridos por empreendedores, entre os quais se destaca a Imobiliária Leopoldo Zarling S.A., que comprou grandes extensões de terra, parcelou e dotou de infraestrutura viária. [53]Na medida em que se adquiriam e parcelavam as propriedades fundiárias originais, esses empreendimentos eram colocados à venda no mercado imobiliário. Entre os anos 1960 e início de 1970, prédios começaram a ser construídos. O Hotel Fischer, na Barra Sul, foi o primeiro da cidade (ao se considerar um edifício como uma construção de quatro pavimentos), seguido do Edifício Eliane, em 1959, que foi o primeiro prédio de apartamentos residenciais, situado em frente ao Hotel Marimar.

O Cinerama Dellatorre abriu as portas em 1967, e foi o cinema pioneiro da cidade. No ano seguinte, em 1968, surgiu o primeiro jornal, "A Voz do Litoral". Com a urbanização, o cenário da cidade foi se modificando e algumas paisagens tornaram-se completamente diferentes, entre elas as lagoas da cidade. O Canal do Marambaia começava com a nascente localizada perto da atual Rua 2500 e terminava no Pontal Norte, com uma enorme lagoa. Lá, as pessoas se banhavam e a pesca era abundante. Em dias de muita chuva surgia um verdadeiro rio, construindo-se uma ponte nas proximidades de onde hoje é a Rua 51. Em dias de seca o local era conhecido como ponte sem rio. Outra lagoa, onde até marrecos eram criados, era a Lagoa da Rebeca, onde hoje se localiza a Praça Tamandaré.[54]

A Ilha das Cabras também foi um elemento modificado. Nas primeiras fotografias percebe-se pouca vegetação, diferente do visual atual com árvores densas e mata abundante. O local, que foi área de disputa entre o Município e a marinha, foi ocupado por Marciano Cavalheiro, o primeiro salva-vidas da praia. Até 1965 a ilha era conhecida como Ilha das Cobras. Após os 12 anos de ocupação por Marciano e sua família - que se mudou com seus animais como cachorros, galinhas, patos e cabras - ficou conhecida como Ilha das Cabras, devido às cabras que podiam ser avistadas da orla da praia. Dona Rosi Cardoso, viúva de Marciano Cavalheiro, afirmou que ele foi o responsável pela mudança da paisagem na ilha com a plantação de seringueiras no local.[55] Em 1977 a família foi retirada à força da ilha, que pertencia à união. Hoje a ilha se encontra desocupada e a empresa Carbonífera Metropolitana (mineradora de Criciúma) tem a outorga, ou seja, o direito de usar o local.

Em 1970, o Plano Diretor começou a dimensionar a área mínima dos lotes para cada zona e determinou uma faixa mínima de terras de marinha, na qual as edificações deveriam se afastar, regulando a ocupação da orla da praia. Esta faixa variava de acordo com o número de pavimentos da edificação, chegando ao máximo de 30 metros de recuo frontal, e mínimo de 6 metros, definindo um limite de gabarito de 20

53 (Skalee 2008)
54 (Skalee 2008)
55 (Schlickmann 2016)

Prefeito Higino Pio
Fonte: Arquivo Histórico de BC

Loteamento Zarling
Fonte: Milena Skalee (2008)

Primeira sede da Prefeitura
Fonte: Arquivo Histórico de BC

Cinerama Dellatorre
Fonte: Arquivo Histórico de BC

pavimentos. Fazendo uma comparação com o plano diretor atual, chama a atenção que hoje a ocupação é total (100%) da base da edificação. [56] Em 1971, a ETEL – Engenharia de Telecomunicações e Eletricidade Ltda – foi a vencedora da concorrência para a instalação da Rede Telefônica Urbana de Camboriú, iniciando a instalação dos aparelhos Ericsson nas residências e casas comerciais. No ano anterior só existiam nove linhas telefônicas na cidade. Em 1971, também foi inaugurado o primeiro hospital da cidade, o Hospital Santa Inês. Os periódicos e tablóides da época apresentavam manchetes semelhantes às da atualidade: reclamações sobre o trânsito, poluição, elevação dos preços em bares, restaurantes e mercados durante a temporada.[57]

A ocupação do território, estimulada pela construção civil e pela especulação imobiliária, foi potencializada pela BR-101, nos anos 70, contribuindo para a expansão da malha urbana no sentido oeste, abrindo novas avenidas no sentido norte-sul, ocupando as margens do rio Camboriú e canalizando o rio Marambaia. As características formais desse parcelamento são atualmente visíveis na estruturação da malha da cidade: um traçado urbano com ruas perpendiculares à praia (sentido leste-oeste) e poucas ruas paralelas à orla (sentido norte-sul).

O rápido crescimento, atribuído ao caráter turístico, caracterizou-se pela concentração de edificações multifamiliares entre a Avenida Atlântica e a Avenida Brasil. Na mesma época as avenidas receberam calçamento de lajota, escultura do Marambaia e o Bondindinho se consolidou como um meio de transporte para turistas e moradores. As primeiras experiências para transformar o trecho da Avenida Central entre a Brasil e a Atlântica em espaço exclusivo para pedestres obtiveram sucesso, e logo o Calçadão da Central virou símbolo do comércio. Posterior à década de 1970 e até início dos anos 2000, registra-se o crescimento de 115% nas residências unifamiliares localizadas em áreas mais afastadas da orla marítima e um aumento de 1000% nas residências multifamiliares mais próximas, substituindo gradativamente a tipologia de casas isoladas em lote por edificações. (Ferreira, Silva e Polette 2009)[58]
Em 29 de abril de 1974, o Departamento de Turismo e Comissão Municipal de Esportes realizou a primeira Corrida de Calhambeques. A faixa de areia e a Avenida Atlântica serviam de autódromo improvisado. O sucesso do evento foi tamanho que outras corridas se seguiram, e em 1978 foi criado o Clube do Automóvel.[59]

A partir de 1974, com a crise internacional do petróleo e a opção brasileira pelo álcool como combustível para os motores de explosão interna, novamente a plantação de mandioca é incentivada para fornecimento às destilarias

A ponte feita para durar alguns meses

Nas décadas de 60 e 70, Balneário Camboriú possui uma atração a parte para os que chegavam a cidade: Uma ponte sem Rio. Assim era a história da ponte da rua 51, que servia apenas para épocas de chuvas.

Conforme explica Antônio Pedro da Silva Filho, em dias de enxurradas a lagoa da Rebeca transbordava e com isso a Rua 51 se transformava num pequeno rio desaguava no m "Hoje a situação mesma. Quar chove a prime região do munici a ficar alagada é proximidades da 51".

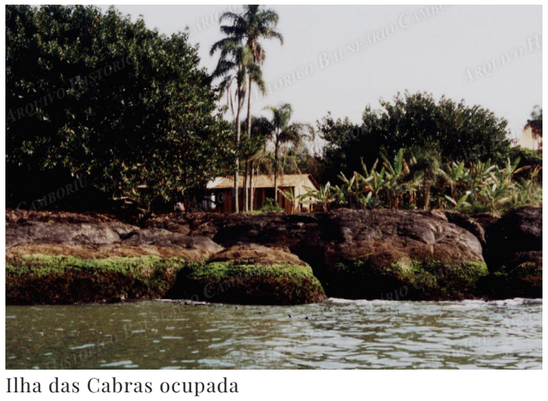
Jornal Hora Sete 23 de maio de 1995
Fonte: Arquivo Histórico de BC

Marciano e sua criação de cabras
Fonte: Acervo pessoal de Rosi Cardoso

Ponte sobre Lagoa da Rebeca
Fonte: Arquivo Histórico de BC

1913 vista da praia Central
Fonte: Arquivo Histórico de BC

Hospital Santa Inês
Fonte: Arquivo Histórico de BC


Ilha das Cabras ocupada
Fonte: Arquivo Histórico de BC

56 (de Pinho e Pozzo 2019)
57 (Schlickmann 2016)
58 (Devitte, de Souza e Radatz)
59 (Schlickmann 2016)

construídas. Contudo, essa experiência não trouxe resultados animadores e, nos dias atuais, a farinha de mandioca é utilizada apenas como farinha de mesa.[60]

No décimo quarto aniversário da cidade, em 1978, foi inaugurada a Sede da Prefeitura, localizada na Rua Dinamarca. A construção, com características modernistas, foi ampliada em 2007, e abriga até hoje o Poder Executivo. Em 1979, foi aberta a Estrada Panorâmica "Costa Brava", que dava acesso às praias da região Sul: Laranjeiras, Taquarinhas, Taquaras, Pinho, Estaleiro e Estaleirinho.

Em 1979, oito cidades foram autorizadas a abrir postos de gasolina aos domingos, e Balneário de Camboriú foi uma delas. Esta autorização teve impacto direto no turismo e no comércio local, pois as pessoas poderiam assim se deslocar para passear tranquilamente na cidade sem se preocupar com a quantidade de combustível no tanque do automóvel.[61]

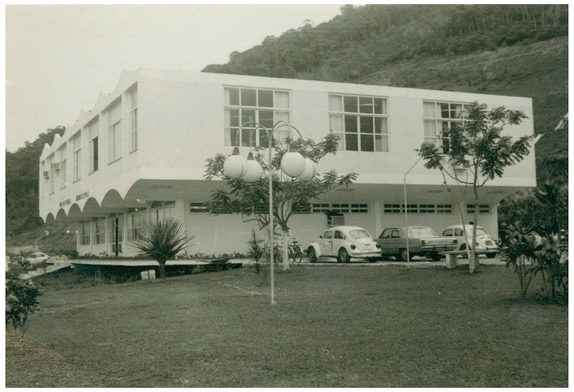
No dia 20 de novembro de 1979, o nome do Município foi alterado pela lei estadual no. 5.630, e o Balneário de Camboriú passou a denominar-se Balneário Camboriú. A mudança do nome da cidade veio com base no argumento de que a preposição "de" indica posse e o Balneário não pertencia mais à cidade de Camboriú.

A partir dos anos de 1970, professores da Universidade Federal de Santa Catarina, principalmente da área das ciências humanas, passaram a trabalhar a temática açoriana em aulas e projetos de pesquisa e extensão. O Núcleo de Estudos Açorianos – NEA da Universidade Federal de Santa Catarina foi criado no ano de 1984, com objetivo de investigar a epopeia açoriana no sul do Brasil. Em 1987 foi criada em Itajaí a Marejada, Festa Portuguesa e do Pescado, para ser inserida no calendário das festas de outubro, ao lado da Oktoberfest, realizada em Blumenau desde 1984. Apesar da forte marca de colonização alemã, Itajaí adotou a etnia portuguesa como tema da festa. Foi necessário definir uma "marca cultural" para a festa. Assim, em busca das origens, a imagem do "homem do litoral", do pescador, foi reelaborada para que se tornasse símbolo da cidade e as evidências culturais açorianas passaram a ser disseminadas na imprensa. Ações de disseminação da cultura açoriana contaram com o apoio do Governo Regional dos Açores e com a cooperação de inúmeras instituições e organizações públicas e privadas de diversos municípios do litoral catarinense, que foram denominados agentes culturais multi-institucionais. Esse processo foi acompanhado de uma espetacularização da cultura açoriana, que transformou o litoral catarinense "numa grande vitrine". A partir do final dos anos 1990, praticamente "tudo" que se relacionava à cultura do litoral catarinense passou a ser designado como açoriano. A ostra, por exemplo, ganha status de ícone da culinária "açoriana", mesmo que não haja vestígios de ostra na cozinha dos Açores. Sob

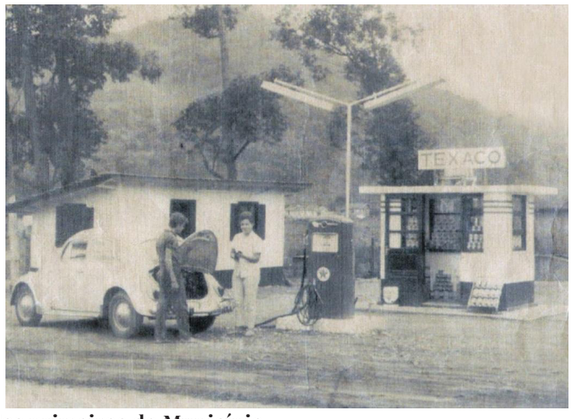
60 (Vieira 2016)
61 (Schlickmann 2016)

Corrida de Calhambeques
Fonte: Arquivo Histórico de BC

Corrida de Calhambeques
Fonte: Arquivo Histórico de BC



Sede da Prefeitura
Fonte: Arquivo Histórico de BC



Posto de gasolina, localizado na Avenida Central, um dos primeiros do Município
Fonte: Arquivo Histórico de BC

a retórica de preservar o patrimônio cultural regional, a reelaboração da identidade cultural do litoral também implicou na formação de grupos folclóricos que contraditoriamente buscam apresentar práticas culturais idênticas às realizadas nos Açores, mesmo que tais práticas nunca tenham feito parte do folclore catarinense. [62]Mesmo assim, é inegável a herança açoriana no litoral catarinense, embora esta cultura tenha se modificado com a influência de outros povos como indígenas, africanos, alemães, italianos e poloneses.

O fluxo esporádico de exilados políticos provenientes de países latino-americanos, que começou nos anos 1970, se juntou nos anos 1980 àqueles que vieram com o intenso fluxo turístico (principalmente de argentinos), para o litoral catarinense.

O período chamado de redemocratização compreendeu os anos de 1975 a 1985, entre os governos dos generais Ernesto Geisel e João Figueiredo, com medidas a fim de culminar na eleição do primeiro presidente civil após 21 anos de ditadura militar. Esta época gerou grande instabilidade econômica e a renda imobiliária tornou-se uma fonte mais segura de investimentos, contribuindo na expansão deste setor. A própria desvalorização da moeda brasileira em relação ao dólar, base da economia argentina, fez com que turistas desta nacionalidade também passassem a investir no mercado imobiliário local. Nessa década o gabarito alto se torna característica da área central da orla, superando inclusive o gabarito de prédios da capital Catarinense (Florianópolis), incitando um novo Plano Diretor. A lei 885/1989 veio diminuindo o recuo frontal mínimo da Av. Atlântica para 4 metros e extinguindo o limite de gabarito. O controle da ocupação ocorreu apenas pelos coeficientes de aproveitamento, pelas taxas de ocupação e pelo cone de sombreamento de 70% do eixo da Avenida Atlântica, regularizando edifícios irregulares já implantados. O trânsito tornou-se um problema constante e a criação da Avenida Beira-Rio melhorou esse aspecto na Barra Sul, facilitando o acesso aos principais bares, restaurantes e discotecas. A Quinta Avenida também foi aberta cortando os bairros Vila Real e Municípios e a Praça Almirante Tamandaré foi inaugurada depois de alguns embates. Também foi criado o Parque Balneário Camboriú, hoje Complexo Ambiental Cyro Gevaerd. [63]

1980 foi época de transformações sócio-culturais. A vida noturna de Balneário Camboriú foi se consolidando como uma das mais famosas de Santa Catarina, com bares e discotecas emblemáticas. O ato de mostrar o corpo também passou a ser mais aceito pela sociedade, contudo, o hábito comum de topless e nudismo em praias europeias e norte-americanas não vingou no Brasil e, atualmente, é pouco praticado. O nudismo – ou naturismo – ficou restrito à Praia do Pinho, localizada na Interpraias, que já vinha se consolidando com estas características. Esta foi a primeira praia do Brasil a oficializar a prática, em 1986.

62 (Secretaria de Estado do Planejamento 2018)

63 (Devitte, de Souza e Radatz)

1984 Terceira avenida cortando o sítio urbano
Fonte: Arquivo Histórico de BC

O pioneirismo a tornou famosa em todo o País e ajudou a divulgar Balneário Camboriú. Entretanto, descontentou muitos moradores da cidade.

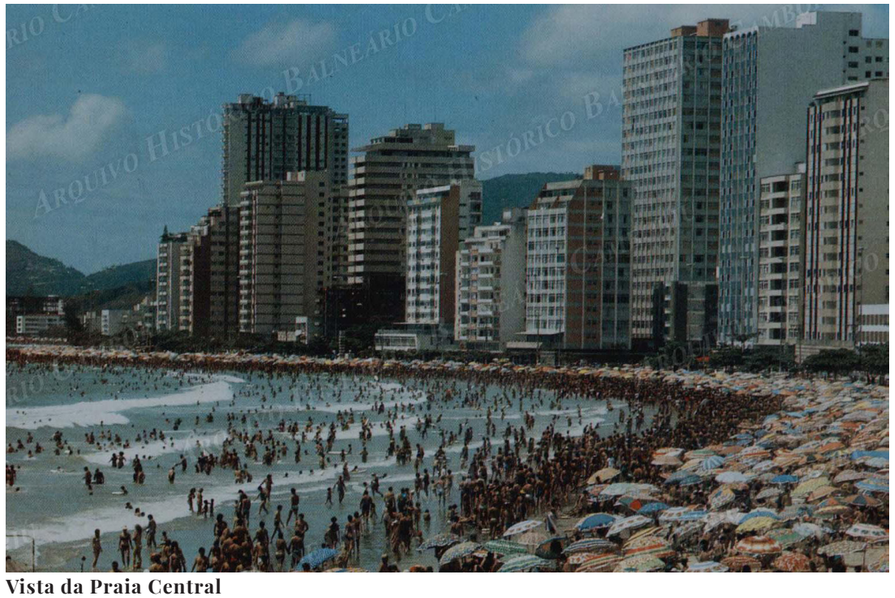
História recente da ocupação de Balneário Camboriú - 1990 até os dias atuais

Na década de 1990 a Via Gastronômica foi inaugurada, assim como o primeiro shopping, o Camboriú Praia Shopping (1993), o Complexo Cristo Luz (1997) e o Parque Unipraias (1999). Balneário Camboriú, após a sua emancipação, viveu três décadas com um crescimento constante do número de edifícios existentes. No período entre 1991 e 1995 foram construídas cerca de 158 edificações verticais. Após este período este número foi decrescendo gradativamente, porém contando com uma quantidade ainda significativa de edifícios sendo construídos. A escassez de grandes porções de terra para novos empreendimentos levou à demolição de antigas edificações.[64]

A BR-101 já tinha seu traçado atual mas o tráfego era em pista simples no Morro do Boi, o que causava grandes congestionamentos. Em 1997, iniciaram as obras para a construção do túnel que duplicou a estrada na totalidade do trecho que corta o município. A contribuição que a BR-101 trouxe para o desenvolvimento da cidade é inegável, no entanto, a forma como a obra foi conduzida prejudicou de forma significativa a vida dos moradores da Comunidade Quilombola do Morro do Boi. A estrutura das casas foi abalada pelas explosões durante a construção do túnel e a área foi cortada pelo traçado da rodovia, sem consulta

64 (Beuting e Martins)

Construção do túnel BR101
Fonte: Arquivo Histórico de BC



Vista da Praia Central
Fonte: Arquivo Histórico de BC

Vista da Praia Central
Fonte: Arquivo Histórico de BC

ou indenização aos moradores.[65]

Em 1997 é aprovada a Lei n°1677 que focava na definição de novas zonas e em determinações de Índices de Aproveitamento e Taxas de Ocupação. O cone de sombreamento de 70% se estendeu para toda a cidade, gerando uma corrida do mercado imobiliário para explorar ao máximo seus lotes antes da criação de uma lei mais restritiva. Foram definidas quantidades mínimas de vagas por unidade habitacional visto o agravamento do problema de mobilidade do Município. Nesse período a Barra Sul começa a se estabelecer como local de lazer de caráter privado, devido à sua proximidade com o Rio Camboriú, transformando suas margens em estacionamento náutico de lanchas e barcos de luxo. O plano diretor permitiu que as edificações construíssem habitações nos andares superiores, liberando o térreo para diferentes serviços. Isto inicialmente foi implantado nos edifícios situados na Avenida Atlântica, na Avenida Brasil e no calçadão da Avenida Central, sendo expandido posteriormente para as ruas que interligavam estas vias. Este fato garantiu ao centro urbano um denso ir e vir de pedestres e o consequente uso contínuo das calçadas.[66]

Com o asfaltamento da Estrada da Costa Brava em 1999 – que passou a ser conhecida como "Rodovia Interpraias", "Linha de Acesso às Praias" e, formalmente, de Rodovia Rodesindo Pavan - foi criada a Área de Proteção Ambiental da Costa Brava (APA – Costa Brava), com o objetivo de assegurar a proteção da região e também como medida compensatória à constituição da obra da Rodovia. Desde então, os bairros e as praias que envolvem a região sul do Município, denominada Costa Brava (Barra, Laranjeiras, Taquarinhas, Taquaras, Pinho, Estaleiro, Estaleirinho), têm sofrido várias transformações ligadas à falta de planejamento com prejuízo à manutenção dos modos de vida daquelas comunidades tradicionais, especialmente por conta da restrição imposta ao uso do solo. As prerrogativas trazidas pela criação da APA não eram conhecidas por agricultores da região que não participaram das discussões durante sua criação, nem tampouco receberam os devidos esclarecimentos legais dessa nova lei, dificultando a continuação de Engenhos tradicionais de farinha de Mandioca. Hoje existe apenas um engenho de propriedade particular em funcionamento, pertencente à família de Alexandre Damásio na praia de Taquaras, cadastrado no Sistema de Dados do Núcleo de Estudos Açorianos (SISNEA/UFSC) como patrimônio edificado da cultura açoriana. Este sobreviveu apenas por seguir realizando as atividades tradicionais de forma ilegal com relação à APA. Só a partir da Lei Municipal n. 2794, de 14 de janeiro de 2008, o Engenho de Farinha do bairro Taquaras passa a ser considerada uma Área Especial de Interesse e do Patrimônio Histórico e Ambiental (AEIPH).
Em 2001 foi construído o molhe da Barra Sul e em seguida o Pontal Norte foi revitalizado, facilitando o acesso à praia do Canto, ou praia do Buraco. Com o objetivo de melhorar

65 (Schlickmann 2016)
66 (Devitte, de Souza e Radatz)

o tráfego na cidade, o trânsito passou por transformações intensas nos anos 2000, com novas ruas, avenidas, ciclovias e alterações no sentido dos caminhos. Em 2001 houveram projetos e debates que resultaram no plebiscito de consulta popular favorável ao alargamento da faixa de areia da Praia Central. Entretanto, até hoje, somente parte da obra foi realizada, na Barra Sul.

Com o crescimento do mercado imobiliário e a disponibilidade de terrenos de potencial estético na Barra Norte e Barra Sul, com vista para o mar e o entorno dos morros, brechas em legislações urbanas e ambientais em nível federal e estadual foram aproveitadas para sua ocupação. O Projeto Orla e o Código do Meio Ambiente de Santa Catarina, vem ocupando mangues e beira de rios na Barra Sul a despeito do Código Florestal Brasileiro.

Na Barra Norte, vem-se agravando o desmatamento e desbarrancamento do morro da Estrada da Rainha e motivando a ocupação dos recuos mínimos das margens de rios. A cidade de Balneário Camboriú chegou a vender ruas públicas para tornarem-se espaços privados, como foi o caso do fechamento da Rua Jacob Schmidt pelo empreendimento Infinity Coast da FG, e também a venda de parte da rua 4700 na Barra Sul para a empresa Embraed. Segundo o Código Florestal de 1965, o Rio Marambaia, localizado ao norte, possuindo largura média de 12 metros, deveria resguardar 50 metros de faixa lateral como área de preservação permanente. E o Rio Camboriú, localizado ao sul, com largura média de 160 metros, nessa mesma lei, deveria resguardar 100 metros de faixa marginal como APP. Essas restrições nunca foram acatadas. Nem as exceções concedidas pelo artigo 65 da Lei 12.65/2012 foram acatadas, mesmo sendo muito menos restritivas, exigindo apenas 15 metros de APP para as margens e cursos de água em áreas urbanas consolidadas. [67]

As demandas patrimoniais também não foram respeitadas com a expansão da ocupação. A perspectiva histórica única do bairro da Barra foi bloqueada pelos altos edifícios que começam a se proliferar na barra do rio Camboriú ao sul da praia central, conhecida como Barra Sul. A Área de Renovação conhecida como Barra Sul, está se transformando na "praia de Cabeçudas do século XXI"[68].

Se na década de 1920 esta última atendia aos anseios de uma burguesia regional, a atual Barra Sul, com restrições sócio-espaciais semelhantes à praia de Cabeçudas, atende a anseios globais. A verticalização situada na margem oposta do rio Camboriú e a Passarela da Barra construída pela Prefeitura Municipal em "escala monumental", são incompatíveis com a estrutura histórica do bairro, alterando significativamente a paisagem a partir do promontório da Capela de Santo Amaro, a qual, historicamente, "dominava" a geografia da foz do rio, o mar e a baía da praia central.

O Bairro da Barra não acompanhou o modelo de crescimento do restante do Município pela não existência de praias no bairro e pela dificuldade de transposição do rio Camboriú (apenas pela BR-101 ou por balsa para pedestres e ciclistas), anterior à construção da passarela. Contudo, atualmente é uma alternativa de expansão do mercado imobiliário somente agora explorada, dados os condomínios fechados que começam a ser implementados na parte oeste do bairro. [69]Hoje a poluição das águas, a especulação imobiliária, o crescimento urbano desordenado e a necessidade de vias rápidas de transporte criaram barreiras físicas que rompem a relação entre o homem da barra e sua fonte básica de sustentação: o rio e o mar.

O processo de urbanização das últimas décadas vem induzindo à conurbação com as cidades vizinhas de Itajaí e Camboriú, principalmente após a duplicação da rodovia Osvaldo Reis em 1994. [70] Camboriú registra um acelerado adensamento da ocupação do espaço, em consequência da construção de residências e estabelecimentos comerciais responsáveis por um fluxo ininterrupto de veículos e pessoas, demonstrando a interdependência entre as cidades, no que se refere ao trabalho e ao lazer.

"O aumento acelerado da população esgotou a capacidade de suporte da orla marítima, saturando o centro urbano em inúmeros aspectos (trânsito, disponibilidade de água, etc.), fadando assim as regiões periféricas ao mesmo intenso processo de artificialização, como é o caso do município de Camboriú." (Piatto e Polette 2012, p.88)[71]

Durante os primeiros anos de sua emancipação, Balneário Camboriú contou com uma média de 24m de altura de seus edifícios próximos à orla da Praia Central (o equivalente à 8 pavimentos), aprovados até 1970.[72] Desde então, a média de altura das edificações aprovadas, para a mesma área de estudo, vem aumentando cada vez mais, chegando ao ponto, em que hoje, a média das edificações aprovadas pela Secretaria Municipal de Planejamento chega a 90m, ou o equivalente a 30 pavimentos. Esta disparidade nos números dos anos iniciais da cidade com os números atuais demonstra claramente o ritmo em que a verticalização está acontecendo, de modo a suprir a demanda por moradias de alto padrão que a cidade possui. A construção do edifício residencial com altura de 280m distribuídos em 81 pavimentos - um dos maiores arranha céus da América Latina - possui acesso único por um binário formado pela Avenida Brasil e Avenida Atlântica. Questões de mobilidade urbana e de demanda da infraestrutura são diretamente conectadas com o aumento – mesmo que temporário – da densidade demográfica.

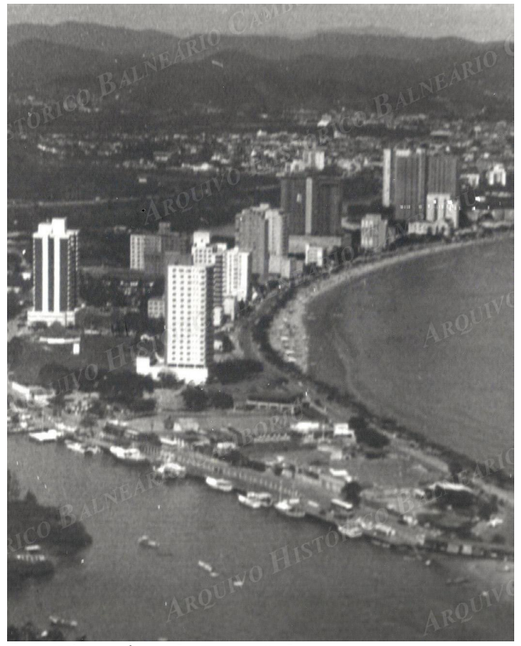
A relação entre o investimento e a densidade urbana pode ser considerada como uma das vantagens da verticalização do espaço

67 (de Pinho and Pozzo 2019)
68 (Danielski and Pimenta 2011)
69 (Moraes and Tricárico, História, Cultura e Projeto Urbano: a Barra do Rio Camboriú 2006)
70 (Devitte, de Souza and Radatz n.d.)
71 (Devitte, de Souza and Radatz n.d.)
72 (Devitte, de Souza and Radatz n.d.)

Vista aérea da Barra Sul
Fotografia : Érika Poleto

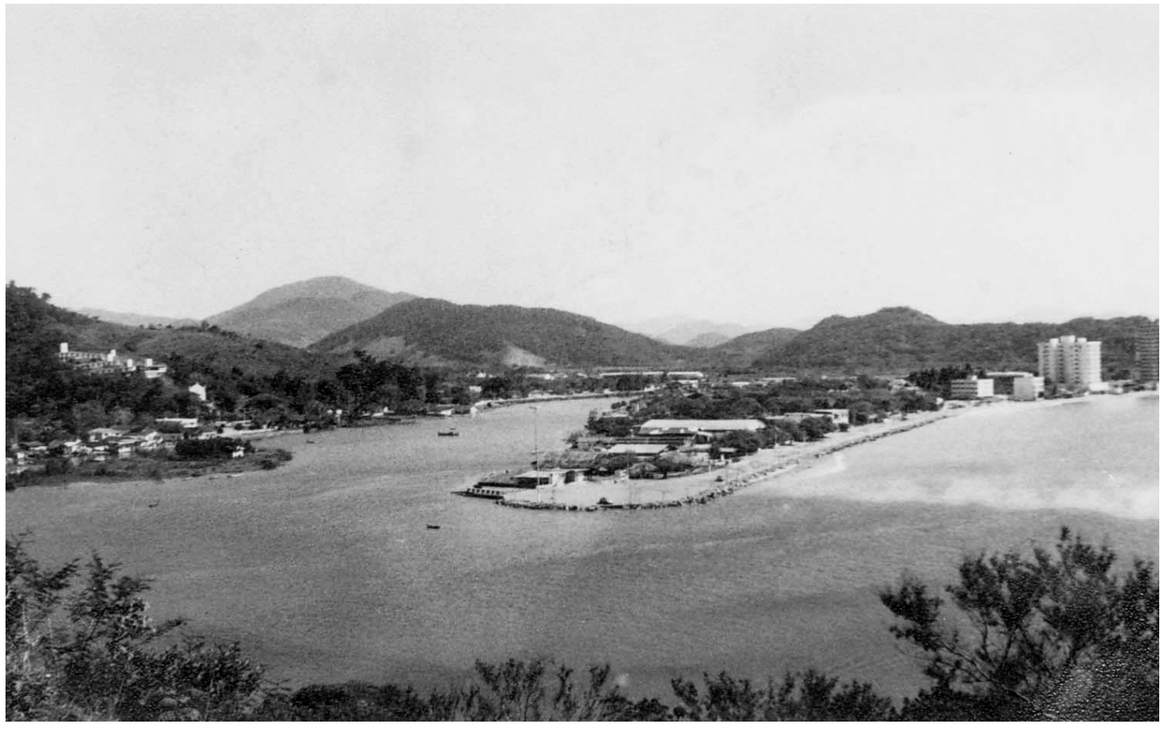
urbano. O encurtamento das distâncias e a concentração dos investimentos em infraestrutura são de grande importância para a administração de uma cidade. Isto facilita futuras instalações de sistemas complexos de mobilidade, que geralmente possuem um custo inicial alto, como redes de metrô ou sistemas de VLT, por exemplo. Pode-se afirmar que a cidade de Balneário Camboriú foi pioneira com a criação do adensamento de sua área central, em comparação com outros municípios do Estado. O Município, no entanto, se tornou um caso atípico para os benefícios da verticalização devido ao crescimento exacerbado da população nos últimos 50 anos, não acompanhado pela infraestrutura. A alta procura – e oferta – do setor imobiliário, juntamente com o uso da praia, atraiu e atrai milhares de pessoas anualmente para a cidade, porém, com o pouco investimento em infraestrutura urbana e mobilidade, a cidade não consegue suportar a demanda. Melhorias na cidade serão um grande desafio, principalmente com a necessidade de conciliar os investimentos para o turismo, as necessidades da população e a riqueza de sua história e patrimônio cultural.

Recentemente, em 22 de abril de 2019, através da Lei no. 4259 o marco de fundação de Balneário Camboriú foi alterado de 20 de julho de 1964 (data de emancipação de Camboriú), para o dia 26 de abril de 1849 - reconhecendo e valorizando seus 170 anos de história.



1990 Vista aérea da Barra Sul
Fonte :Arquivo Histórico de BC

YatchHouse Residence Club
Fonte: Construtora Pasqualotto&GT



Vista Barra Sul
Fonte: Arquivo Municipal de BC

Vista Barra Sul
Fotografia: Érika Poleto

Vista da Rua Indonésia
Fotografia : Érika Poleto

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

DADOS CENSITÁRIOS

A fim de obter um panorâma geral em dados do Município de Balneário Camboriú, a seguir serão apresentados alguns dados relativos as seguintes temáticas: população, aspectos sociais; e atividades econômicas.

População e Aspectos Sociais

Segundo o Censo de 2010 (IBGE, 2010), o Município de Balneário Camboriú possui uma população de 108.089 habitantes, em um total de 51.393 homens e 56.696 mulheres, todos moradores da zona urbana. O censo estima que, para o ano de 2019, a população tenha sido de 142,295 habitantes.

De acordo com o Atlas de Santa Catarina (2010), 87,8% da população declara-se como branca, seguida de 10,3% parda e 1,9% preta.

Por apresentar uma taxa de natalidade inferior à brasileira, Balneário Camboriú tem uma população de crianças e jovens de até 20 anos menos expressiva quando comparada ao resto do país. Na faixa etária entre 45 e 65 anos, por outro lado, mostra um número populacional significativo, principalmente de mulheres.

Os investimentos na educação contribuem para o índice de escolarização de 98,4% da população até 14 anos. De acordo com o Ministério da Educação, são 22.379 os alunos matriculados nas 30 instituições de ensino fundamental e 14 de ensino médio.

De forma semelhante, são promissores os índices relativos à saúde municipal. O Ministério da Saúde aponta uma taxa de mortalidade infantil de 8,3% para o Município - quase a metade da brasileira - além de saneamento básico adequado de 98,7% das residências, e 43 estabelecimentos de saúde atendendo pelo SUS.

O IDHM da cidade é o segundo melhor do país, merecendo destaque os aspectos de longevidade e renda no Município.

Cerca de 1% dos habitantes tem renda de até meio salário mínimo, enquanto a renda média da população é de 2,4 salários mínimos. Segundo o IBGE (2010), 44,1% da população é ocupada, enquanto 59,4% é economicamente ativa.

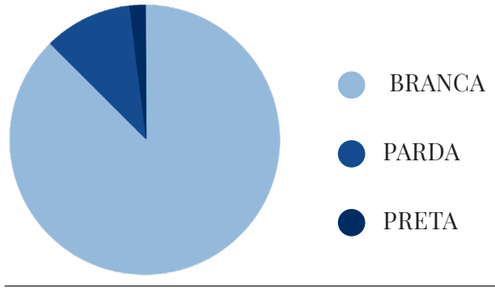
ASPECTOS FÍSICOS	
Área	47 km2
Data da fundação	20/07/1964
Colonização	Açoriana
Mesoregião	Vale do Itajaí
Municípios limítrofes	Camboriú, Itajaí e Itapema
Distância rodoviária à capital	81 km
Acessos rodoviários	BR 101

Fonte: IBGE - Censo demográfico (2010)

ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO MUNICIPAL (IDH-M) - 2010	
IDH-M	0,845
IDH-M Renda	0,854
IDH-M Educação	0,789
IDH-M Longevidade	0,894

Fonte: IBGE - Censo demográfico (2010) / Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

POPULAÇÃO POR COR



Fonte: Elaboração própria (JLAA), a partir de dados do Atlas Geográfico de Santa Catarina | Santa Catarina - População por cor 2010

CONTAGEM DA POPULAÇÃO - 2019	
População estimada	142.295 habitantes
Densidade demográfica	2.309,74 hab/ km2

Fonte: IBGE - Panorama Balneário Camboriú (2020)

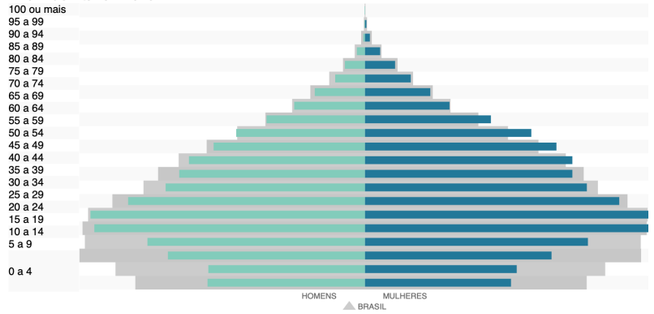
POPULAÇÃO SEGUNDO GÊNERO E LOCALIZAÇÃO - 2010			
Homens	51.393 habitantes	**Urbano**	108.089 habitantes
Mulheres	56.696 habitantes	**Rural**	

Fonte: IBGE - Censo demográfico (2010)

CONDIÇÃO DE DOMICÍLIO - 2010	
Alugado	38,5%
Cedido	5,2%
Outro	0,1%
Próprio	56,1%

Fonte: IBGE - Censo demográfico (2010)

PIRÂMIDE ETÁRIA - 2010



Fonte: IBGE - Panorama Balneário Camboriú (2020)

INDICADORES	
PIB	R$ 4 930 413,26 mil
PIB per capita (2016)	R$ 37 429,03
GINI	0,526
Percentual das receitas oriundas de fontes externas	26,9%
Salário médio mensal dos trabalhadores formais	2,4 salários mínimos
População ocupada	44,1%
População economicamente ativa	59,4%

Fonte: IBGE , Ministério da Saúde, Departamento de Informática do SUS (DATASUS) (2010)

DADOS ECONÔMICOS	
Estabelecimentos bancários (2011)	82
Números de estabelecimentos do comércio varejista (2011)	4.089

Fonte: Panorama Balneário Camboriú (2020)

SAÚDE	
Taxa bruta de natalidade	-10,9%
Taxa de mortalidade infantil	8,3%
Leitos hospitalares/ 1.000 habitantes	2,01 /1,03 (SUS)
Estabelecimentos de saúde (SUS)	43
Esgotamento sanitário adequado	98,7%

Fonte: IBGE , Ministério da Saúde, Departamento de Informática do SUS (DATASUS) (2010)

EDUCAÇÃO - 2017		
Índice de Educação Básica (IDEB)	Anos iniciais	6,4
	Anos finais	5,2
Alunos matriculados	22.379	
Taxa de escolização de 6 a 14 anos de idade	98,3%	
Estabelecimentos de ensino fundamental	30	
Estabelecimentos de ensino médio	14	

Fonte: IBGE - Censo demográfico (2010) e Ministério da Educação

INCIDÊNCIA DE POBREZA	
Famílias com renda de até R$70	0,2%
Famílias com renda de até 1/4 salário mínimo	6%
Famílias com renda de até 1/2 salário mínimo	1%

Fonte: IBGE - Censo demográfico (2010)

DADOS DE FINANÇAS PÚBLICAS - 2018	
INFORMAÇÃO	VALOR
Famílias com renda de até R$70	R$ 930.075.180,04
Famílias com renda de até 1/4 salário mínimo	R$ 2.966,60
Famílias com renda de até 1/2 salário mínimo	R$ 6.136,41

Fonte: e-Sfinge/ IBGE (2018)

Atividades Econômicas

Balneário Camboriú se difere de grande parte das cidades brasileiras por conta do número de turistas que, anualmente, frequenta o Município. Com um fluxo estimado superior a 4 milhões de turistas/ano, Balneário tem suas dinâmicas econômicas marcadas pela concentração de empregos no setor terciário de comércio e serviços - atividades essas que retêm, também, o mesmo número de estabelecimentos. Seu porte, majoritariamente constituído de micro e pequenas empresas, estabelece relação direta com o tipo de pequenos serviços oferecidos, devido ao fluxo turístico nacional e internacional.

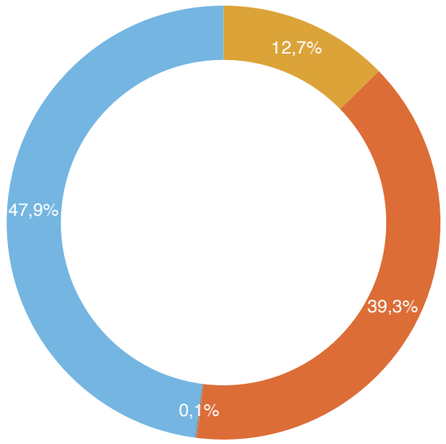
Quase 34% dos viajantes vem de fora do país, em sua maioria da Argentina; no âmbito brasileiro, a maioria dos turistas é oriunda do Paraná, seguido pelo Rio Grande do Sul. Embora com um custo superior aos demais destinos do Estado, o setor hoteleiro concentra os gastos de quem viaja, ficando abaixo apenas do setor restaurantes/bares e vestuário/calçados.

Espacialmente, constata-se uma concentração de gastos no centro da cidade, seguido por shoppings, comércio das praias e ambulantes.

A cidade apresenta dinâmicas urbanas diretamente relacionadas com as demais cidades do vale do Itajaí, principalmente Camboriú. Sua pendularidade mostra-se expressiva: detém a terceira maior taxa de atração do Estado. Não se difere no que tange às relações comerciais: a construção civil é o segundo maior ramo econômico do Município, com enfoque em empreendimentos de luxo e alto padrão. A composição de classes sociais em Balneário Camboriú, no entanto, revela a predominância das classes B e C, angregando a classe A apenas 8% da população total. Depreende-se, por conseguinte, que a conformação da atividade imobiliária dá-se realizada por empresas e construtoras locais, pautada pela atratividade do Município, com enfoque em consumidores de fora da cidade.

ATIVIDADE	TOTAL EMPRESAS	EMPREGOS GERADOS	PARTICIPAÇÃO (%)
Seção A - Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca e Aqüicultura	16	60	0,15%
Seção B - Indústrias Extrativas	1	-	-
Seção C - Indústrias de Transformação	533	1.926	4,72%
Seção D - Eletricidade e Gás	3	1	0,00%
Seção E - Água, Esgoto, Atividades de Gestão de Resíduos e Descontaminação	14	358	0,88%
Seção F - Construção	967	6.358	15,59% é
Seção G - Comércio; Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas	4.694	12.188	29,89%
Seção H - Transporte, Armazenagem e Correio	225	874	2,14%
Seção I - Alojamento e Alimentação	1.148	6.225	15,27%
Seção J - Informação e Comunicação	214	605	1,48%
Seção K - Atividades Financeiras, de Seguros e Serviços Relacionados	151	357	0,88%
Seção L - Atividades Imobiliárias	352	165	0,40%
Seção M - Atividades Profissionais, Científicas e Técnicas	449	895	2,20%
Seção N - Atividades Administrativas e Serviços Complementares	1.882	3.797	9,31%
Seção O - Administração Pública, Defesa e Seguridade Social	7	3.244	7,96%
Seção P - Educação	149	1.106	2,71%
Seção Q - Saúde Humana e Serviços Sociais	361	1.365	3,35%
Seção R - Artes, Cultura, Esporte e Recreação	141	397	0,97%
Seção S - Outras Atividades de Serviços	610	822	2,02%
Seção T - Serviços Domésticos	37	27	0,07%
Seção U - Organismos Internacionais e Outras Instituições Extraterritoriais	-	-	-
TOTAL	**11.954**	**40.770**	**100%**

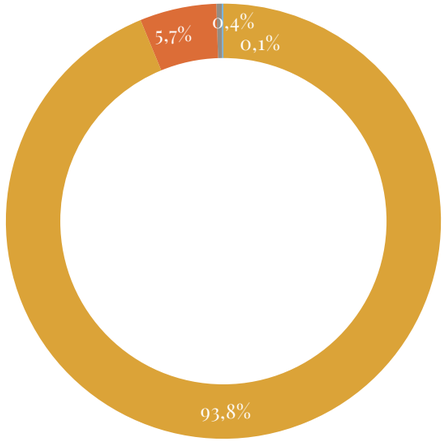
Fonte: Resultados elaborados pelo SEBRAE/SC com base em dados do MTE - apoiados na Relação Anual de Informações Sociais, 2011



NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS

Setor primário	16
Setor secundário	1518
Setor Terciário - Comércio	4694
Setor Terciário - Serviços	5726

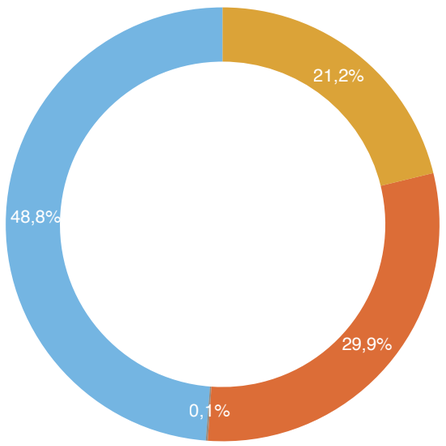
Fonte: Elaboração própria (JLAA), a partir de dados dos resultados fornecidos pelo SEBRAE/SC com base em índices do MTE - apoiados na Relação Anual de Informações Sociais (2011)



PARTICIPAÇÃO RELATIVA DAS EMPRESA

Setor primário	10275
Setor secundário	625
Setor Terciário - Comércio	44
Setor Terciário - Serviços	13

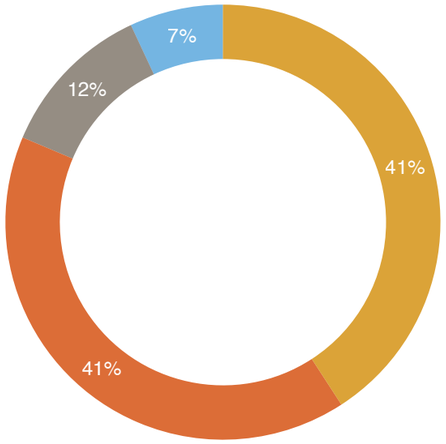
Fonte: Elaboração própria (JLAA), a partir de dados dos resultados fornecidos pelo SEBRAE/SC com base em índices do MTE - apoiados na Relação Anual de Informações Sociais (2011)



NÚMERO DE EMPREGOS POR ATIVIDADE

Setor primário	60
Setor secundário	8643
Setor Terciário - Comércio	12188
Setor Terciário - Serviços	19879

Fonte: Elaboração própria (JLAA), a partir de dados dos resultados fornecidos pelo SEBRAE/SC com base em índices do MTE - apoiados na Relação Anual de Informações Sociais (2011)



PARTICIPAÇÃO RELATIVA DOS EMPREGOS

Setor primário	3956
Setor secundário	13833
Setor Terciário - Comércio	13732
Setor Terciário - Serviços	2357

Fonte: Elaboração própria (JLAA), a partir de dados dos resultados fornecidos pelo SEBRAE/SC com base em índices do MTE - apoiados na Relação Anual de Informações Sociais (2011)

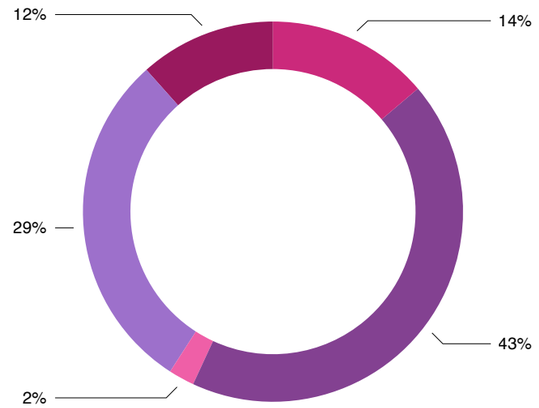
As micro e pequenas empresas foram responsáveis por **99,5% do número de empresas no município e 81,4% dos empregos formais.**

DISTRIBUIÇÃO DE TURISTAS POR PAÍS E ESTADO DE ORIGEM	
BRASIL	**66,7%**
RS	14,2%
SC	13,5%
PR	27,7%
SP	2,8%
outros	8,5%
ESTRANGEIROS	**33,3%**
Argentina	23,4%
Paraguai	6,4%
Uruguai	0,0%
Chile	2,8%
Outros países	0,7%

Fonte: Núcleo de Pesquisas Fecomércio SC

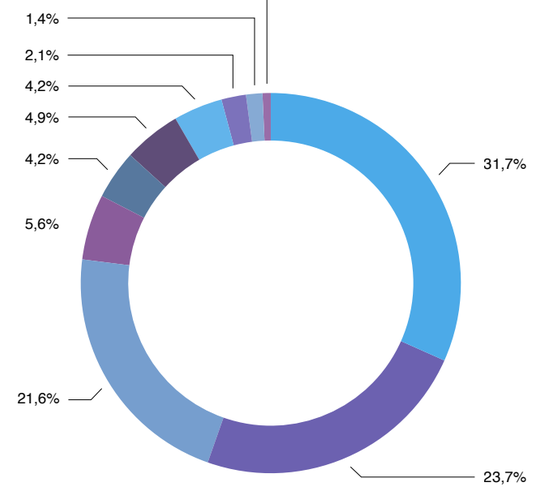
GASTO MÉDIO POR TURISTA	
Hospedagem	R$3.040
Transporte	R$289
Alimentação	R$1.176
Lazer	R$894
Comércio	R$887
TOTAL	R$4.289

Fonte: Núcleo de Pesquisas Fecomércio SC



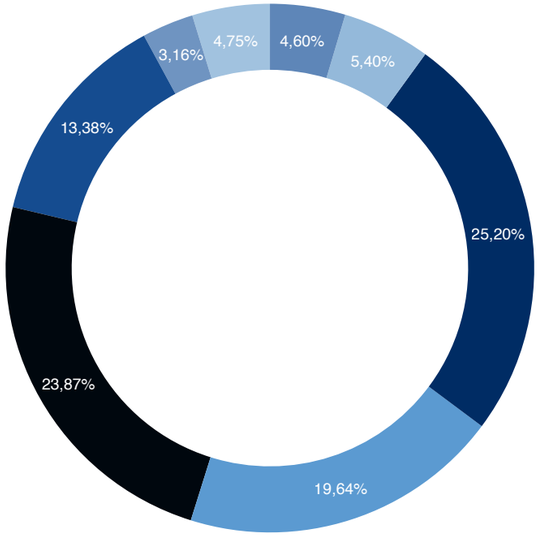
DISTRIBUIÇÃO DA LOCAL DE COMPRAS E POR CIDADE em 2019	
Comércio das Praias	14%
Centro da Cidade	43%
Ambulantes	12%
Shoppings	29%
Não pretende realizar compras	2%

Fonte: Elaboração própria (JLAA), a partir de dados do Núcleo de Pesquisas Fecomércio SC



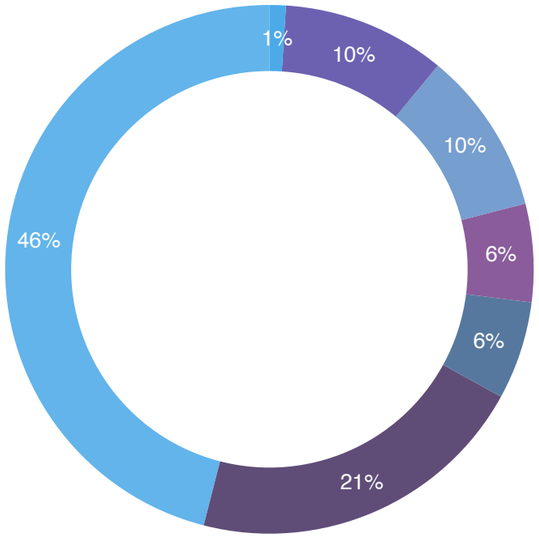
DISTRIBUIÇÃO SETOR DE ATUAÇÃO DAS EMPRESAS POR LOCAL DE VERANEIO	
Vestuário, calçados, acessórios	31,5%
Bares e restaurantes	23,8%
Hotéis e pousadas	21,6%
Farmácias	5,6%
Ag. de viagens e op. turísticos	4,2%
Presentes e souvenir	4,9%
Padarias e confeitarias	4,2%
Mercados e supermercados	2,1%
Livrarias e revistarias	1,4%
Outros	0,7%

Fonte: Elaboração própria (JLAA), a partir de dados do Núcleo de Pesquisas Fecomércio SC



COMPOSIÇÃO DAS CLASSES SOCIAIS DE BC (%)	
Abaixo da linha pobreza	,60
D e E	5,40
C2	25,20
C1	19,64
B2	23,87
B1	13,38
A2	3,16
A1	4,75

Fonte: Elaboração própria (JLAA), a partir de dados da GERCO/SC (2010)



EMPREENDIMENTOS POR PADRÃO

- **ESPECIAL** (APTO, STUDIO, LOFT)
- **SUPER ECONÔMICO** (ATÉ R$150.000)
- **ECONÔMICO** (R$150.000-250.000)
- **STANDART** (R$250.000-400.000)
- **MÉDIO** (R$400.000-600.000)
- **ALTO** (R$600.000-1.000.000)
- **LUXO** (R$+ 1.000.000)

Fonte: Elaboração própria (JLAA), a partir de dados da Pesquisa do Perfil Imobiliário de Balneário Camboriú e Camboriú, contratada pelo SINDUSCON e realizada pela empresa BRAIN

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

PLANO DIRETOR

O Plano Diretor do Município de Balneário Camboriú (PDBC) foi instituído a partir da Lei Nº 2686, de 19 de dezembro de 2006, com o objetivo de regular a politica de gestão urbana do Município.

Área de Intervenção

Á área de intervenção é todo o Município de Balneário Camboriú, considerando seus limites territoriais.

Estrutura do Plano

A estrutura do PDBC divide-se em cinco títulos: I - Disposições preliminares; II - Princípios Fundamentais, das diretrizes e dos objetivos gerais da política de gestão urbana; III - Das diretrizes setoriais da politica de gestão urbana; IV - Do ordenamento territorial; V - Das disposições finais e transitórias.

O Título I – Disposições preliminares, aborda sucintamente aspectos legais da Lei do Plano.

O Título II - Princípios Fundamentais, das diretrizes e dos objetivos gerais da política de gestão urbana, divide-se em três capítulos: (I) Dos princípios fundamentais da politica de gestão urbana; (II) Das diretrizes gerais da política de gestão urbana; (III) Dos objetivos gerais da política de gestão urbana.

Estes capítulos, de forma geral, que tratam dos princípios, diretrizes e objetivos, enunciam questões pré-estabelecidas na Lei N10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto das Cidades, que determinam a função social da cidade, função social da propriedade urbana, sustentabilidade e gestão democrática como pilares sobre os quais os Planos Diretores se estabelecem. Também tratam de algumas diretrizes específicas do Município com: sua integração com a região metropolitana; condições de habitabilidade; estratégias e ordenamento; qualidade do ambiente urbano; ordenação e controle do uso e ocupação do solo; proibição de retenção especulativa de imóveis urbanos; participação da sociedade civil no PD; promoção e fortalecimento da dinâmica econômica; redução dos custos tarifários dos serviços públicos aos usuários de baixa renda; entre outras questões.

Dentro dos objetivos ressalva-se, em diversos itens, a integração entre as infraestruturas físicas e naturais do Município, bem como o reconhecimento da diversidade espacial de paisagem, considerando sua característica geográfica pré-existente.

O Título III – Das diretrizes setoriais da política de gestão urbana, trata participação intersetorial dos eixos estruturantes do Município, e divide-se em cinco capítulos: (I) Das diretrizes intersetoriais; (II) Da política de desenvolvimento econômico; (III) Da política de desenvolvimento social; (IV) Da política ambiental; (V) da política de infraestrutura e mobilidade urbana. Dentro dos capítulos II, III, IV e V, encontram-se diversas seções, tratadas a seguir.

Dentro do capítulo II – Da política de desenvolvimento econômico, são tratados tanto a promoção econômica, quanto o turismo, que buscam a consolidação do Município como polo econômico e turístico regional, compatibilizando com a sustentabilidade ambiental.

Faz-se a ressalva de dois itens dentro desse capítulo. Primeiramente o Plano decreta que o Município deverá elaborar, através do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CONDES), no prazo de um ano após a aprovação da Lei, um Plano Estratégico de Desenvolvimento Econômico, definindo critérios locacionais, diretrizes e procedimentos para a regularização das atividades econômicas, para as áreas de interesse social, com apelo ambiental e turístico. E, na seção sobre o turismo, incentiva o fomento ou implantação de um Centro de Exposições e convenções de nível internacional. Essa ação foi realizada pelo poder público

Dentro do Capítulo III - Da política de desenvolvimento social, são tratados os seguintes temas: Educação, inovação tecnológica e formação profissional; Saúde; Promoção da segurança e bem estar social; Sistema de defesa civil de Balneário Camboriú; Esportes, lazer, recreação e entretenimento; promoção da cultura e do patrimônio cultural; habitação e regularização fundiária. Faz-se a ressalva de alguns itens dentro deste capítulo:

1. Implantação de uma unidade hospitalar no Município;
2. Definição de uma Política Municipal de Segurança Pública, priorizando a implantação de um Plano Comunitário;
3. Implantação de áreas públicas de lazer e recreação para difusão da cultura e da sociabilidade;
4. Implantação um parque esportivo no entorno das lagoas de tratamento da EMASA;
5. Priorizar uma área de lazer linear sobre o canal do Marambaia, no local compreendido entre as Ruas 1901 e sua foz;
6. Fomentar e promover o desenvolvimento de esportes, em especial o náutico, como atividade vocacionada da cidade;
7. Desenvolver um plano de ocupação na área de ampliação da faixa de areia, a ser criada, na Barra Sul e Norte, voltado ao entretenimento, gastronomia e prática esportiva;
8. Revitalizar e promover a implantação de empreendimentos voltada à gastronomia e entretenimento ao longo da Via Gastronômica, Barra Sul e Avenida Atlântica;
9. Implantação do Museu Arqueológico de Balneário Camboriú;

10. Implantação de centros comunitários para a preservação da história e das raízes culturais das diversas regiões e bairros da cidade;

11. Criação de Zonas Especiais de interesses Histórico, Arqueológico e Paisagístico;

12. Elaboração do Plano Municipal de Habitação com a criação do seu Conselho.

Dentro do Capítulo IV - Da política ambiental, são tratados os objetivos e diretrizes para a política ambiental e saneamento ambiental. Dentro do saneamento ambiental, encontram-se os temas: plano de desenvolvimento sustentável; abastecimento de água; esgotamento sanitário; manejo das águas pluviais/drenagem urbana; controle de riscos e de proteção de orla; resíduos sólidos. Observa-se alguns itens dentro deste capítulo:

1. O sistema de saneamento ambiental deverá ser ampliado de modo a garantir, no prazo máximo de 10 (dez) anos, a eliminação do contato da população com esgotos domésticos e industriais, priorizando as áreas de baixa renda;

2. A recuperação ambiental do Rio Camboriú e demais córregos do Município;

3. Formação de consórcio público visando à realização conjunta de ações de controle e monitoramento da macrodrenagem das águas pluviais;

4. Elaboração de um Plano Setorial como instrumento de planejamento e deverá indicar intervenções estruturais, medidas de controle, monitoramento e proteção da orla;

5. O plano de recuperação e ampliação da faixa de areia da praia central.

Dentro do **Capítulo V - Da política de infraestrutura e mobilidade urbana**, são tratadas tanto a mobilidade urbana quanto a infraestrutura urbana.

Observou-se que o Município tinha enfoque na implantação gradativa de um sistema ciclo viário, e também a proposição da elaboração de um Plano de mobilidade urbana e transportes. Ambos os enfoques foram realizados pela Prefeitura Municipal.

O Título IV – do ordenamento territorial, trata tanto da divisão territorial quanto do uso do solo do Município como um todo, determinando suas macrozonas e zoneamento específico. Dividindo-se nos seguintes capítulos: (I) Da estrutura espacial; (II) Da divisão territorial; (III) Dos projetos especiais; (IV) Dos parâmetros e instrumentos urbanísticos; e (V) Dos parâmetros e instrumentos da política urbana e gestão democrática. Dentro dos capítulos II, III, IV e V, encontram-se diversas seções, tratadas a seguir.

Dentro do Capítulo II – Da divisão territorial, são tratados da divisão e uso das áreas Municipais a partir do Macrozoneamento e Zoneamento. Ambos serão tradados com maior profundidade, por ser um tema imprescindível ao desenvolvimento do presente produto.

Macrozoneamento

O Macrozoneamento de Balneário Camboriú não possuí área rural, portanto todo seu território é ambiente urbano. Esse ambiente urbano compõe-se do ambiente natural e do ambiente construído, que constituem as Unidades de Paisagem Urbana.

Considera-se Ambiente Predominantemente Construído, o conjunto de unidades de paisagem, caracterizadas pela presença de intervenções humanas, expressas no conjunto edificado, nas infraestruturas e nos espaços públicos.

Considera-se Ambiente Predominantemente Natural, o conjunto de unidades de paisagem, constituído pelos elementos naturais remanescentes ou introduzidos, entendidos como ecossistemas naturais e suas manifestações fisionômicas, com particular destaque às águas superficiais, à fauna e à flora.

Desta forma, o território do Município divide-se nas seguintes macrozonas: (I) Macrozona do Ambiente Construído (MAC); e (II) Macrozona do Ambiente Natural (MAN).

A Macrozona do Ambiente Construído (MAC), compreende as áreas caracterizadas pela predominância do conjunto edificado, definido a partir da diversidade das formas de apropriação e ocupação espacial e cuja finalidade é a de definir, de forma genérica sua característica ocupacional.

A Macrozona do Ambiente Natural (MAN), compreende as áreas caracterizadas pela presença significativa da água, como elemento natural definidor do seu caráter, enriquecidas pela presença de maciço vegetal preservado, englobando as ocupações próximas a esses corpos e cursos d'água e cuja finalidade será a de definir de forma genérica suas características de manutenção, recuperação, valorização e de forma restritiva, sua ocupação.

MAPA DE MACROZONEAMENTO

Legenda

MAC - Macrozona do Ambiente Construído

MAN - Macrozona do Ambiente Natural

Zoneamento

As Zonas presentes no zoneamento do Município de Balneário Camboriú subdividem: (I) a Macrozona de Ambiente Construído – ZAC; e (II) a Macrozona de Ambiente Natural (MAN). As Zonas de Ambiente Construído (ZAC) são:

1. **Zonas de Ambiente Construído Consolidado I (ZACC-I)** – voltada ao comércio vocacionado e uso misto em área consolidada;

2. **Zonas de Ambiente Construído Consolidado II (ZACC-II)** – com foco na adequação do adensamento as infraestruturas existentes; dinamização de atividades de comércio, serviços e negócios, comércio e serviço vocacionado; urbanização de áreas ociosas; diretrizes de ligação entre os bairros; redução dos efeitos da BR;

3. **Zonas de Ambiente Construído Consolidado III (ZACC-III)** - com foco na adequação do adensamento as infraestruturas existentes; dinamização de atividades de comércio e serviços, promovendo centralidades; e a consolidação do uso habitacional;

4. **Zonas de Ambiente Construído IV (ZAC-IV)** – Voltadas à adequação do adensamento às infraestruturas existentes; dinamização do comércio e serviços locais, de forma vocacionada a cultura, promovendo centralidades; estímulo a habitação de interesse social; requalificação voltado à característica da tipologia construtiva, escala e ocupação histórica do bairro, considerando de o núcleo de fundação da cidade encontra-se nessa zona;

5. **Zona de Atividades Vocacionadas I (ZAV-I)** – com enfoque nas atividades voltadas ao setor terciário especializado; proteção dos efeitos da BR e harmonização da transição entre ela e os bairros;

6. **Zona de Atividades Vocacionadas II (ZAV-II)** – com enfoque nas atividades voltadas ao setor terciário especializado; proteção dos efeitos da BR e harmonização da transição entre ela e os bairros;

7. **Zona da Ambiente Construído Secundarias I (ZACS-I)** – voltada à qualificação ambiental, dinamização das atividades de comércio e serviços e habitação social. A zona também tem como diretriz a garantia dos acessos ao Rio Camboriú.

8. **Zona de Ambiente Construído Interpraias (ZACI)** – Referente as áreas urbanizadas próximas às praias agrestes, a zona sugere: uma ocupação compatível com a infraestrutura e valorização da cultura local e ambiente natural; proteção das orlas; comércios e serviços vocacionados; requalificação nas áreas de urbanização precária; incentivo ao setor da hospedagem; e controle ao adensamento.

Ressalva-se que, no artigo 122 da Lei do Plano Diretor, determina-se que os objetivos e diretrizes estratégicas estabelecidas para a Zona de Ambiente Construído Interpraias - ZACI, bem como para Macrozona de Ambiente Natural - MAN I e II, ao sul do Município, ficam sujeitas à aplicação na forma do que vier a ser definido no Plano de Manejo da APA Costa Brava, vigorando, até a sua conclusão, a legislação atual.

9. **Zona de Ambiente Construído Estrada da Rainha (ZACER)** – determina: ocupação compatível com disponibilidade de infraestrutura e valorização do ambiente natural; programa qualificação da orla e meio ambiente; atividades de comércio e serviços vocacionados; incentivo ao setor de hospedagem e gastronomia; e controle de adensamento;

10. **Zona de Faixa Rodoviária (ZFR-I)** – respectiva às áreas lindeiras às Avenidas Marginais Leste e Oeste, no trecho entre a divisa com o Município de Itajaí e Rua Paulo Marciano Cunha (Bairro Nova Esperança), determina: restrição do adensamento; proteção da faixa da BR garantindo fluidez; e promoção da integração do território e transição do tráfego local;

11. **Zonas de Ocupação Restritiva I (ZOR-I)** – respectiva a área em que se encontra o Parque Natural Municipal Raimundo Gonçalez Malta, área de proteção ambiental, determina: controle a ocupação, compatibilizando com infraestruturas existentes; e a qualificação e preservação do meio ambiente;

12. **Zonas de Ocupação Restritiva II (ZOR-II)** – respectiva a porções das margens do Rio Camboriú ao sul do Município, a zona determina: controle a ocupação, compatibilizando com infraestruturas existentes; e a qualificação e preservação do meio ambiente. Também prevê a interligação com o sistema viário do Município de Camboriú;

13. **Zonas de Estruturação Especial I (ZEE – I)** – respectiva a área das Lagoas de tratamento da EMASA e seu entorno, objetiva: implantação de infraestrutura para valorização do ambiente e uso coletivo de lazer e recreação; proteção recuperação o meio ambiente; e educação ambiental;

14. **Zonas de Estruturação Especial II (ZEE – II) –** determinam: implantação de infraestrutura para valorização do ambiente e uso coletivo de lazer e recreação; proteção recuperação do meio ambiente; educação ambiental; promover a implantação e melhoria da infraestrutura voltada a empreendimentos vocacionados as atividades de esporte, cultura, entretenimento, gastronomia e turismo náutico qualificados;

A Macrozona de Ambiente Natural (MAN) está dividida em 03 (três) Zonas de Ambiente Natural, definidas em função das cotas dos maciços vegetais:

1. **Zona de Ambiente Natural I (ZAN-I)** - compreendendo os maciços localizados entre a BR 101 e a Avenida do Estado, entre a Av. do Estado, o Oceano Atlântico, a ZACC - I e a ZACER, é caracterizada pela concentração de ecossistemas da Mata Atlântica, existentes entre as cotas 25 m e seu terço superior, limitado à cota 50 m. O Plano indica que os lotes deverão ter área mínima de 10.000 m², preservados, ocupados ou não por edificações, sendo permitida a ocupação de forma restritiva, controlada e de uso sustentável.

Dentre as diretrizes desta zona estão: recuperação de áreas degradadas; desenvolvimentos de estudos para caracterizar as unidades de paisagem e transformadas em unidade de conservação; incorporação de corredores ecológicos urbanos que conectem as unidades de paisagem; valorização da integração entre o patrimônio natural e construído.

2. **Zona de Ambiente Natural II (ZAN-II)** - Compreendendo os maciços localizados ao sul do Rio Camboriú, é caracterizada pela concentração de ecossistemas da Mata Atlântica, existentes entre as cotas 25 m e seu terço superior, limitado à cota 100 m. O Plano indica que os lotes deverão ter área mínima de 10.000 m² preservados, ocupados ou não por edificações, sendo permitida a ocupação de forma restritiva, controlada e de uso sustentável, respeitado o contido no art. 122 desta Lei.

3. **Zona de Ambiente Natural III (ZAN-III)** - caracterizada pela concentração de ecossistemas da Mata Atlântica, considerada no Maciço Norte a partir da cota 50m, e no Maciço Sul, a partir da cota 100m. O Plano indica os lotes da ZAN II deverão ser preservados, ocupados ou não por edificações, não sendo permitida qualquer forma de ocupação para fins de habitação, atividades econômicas ou públicas que produzam impactos ao meio ambiente passando a ser considerada Unidade de Conservação e Preservação Permanente.

Dentro suas diretrizes estão: recuperação de áreas degradadas; desenvolvimentos de estudos para caracterizar as unidades de paisagem e transformadas em unidade de conservação; incorporação de corredores ecológicos urbanos que conectem as unidades de paisagem.

O artigo 149. do presente Plano Diretor também reconhece alguns marcos da paisagem do Município, sendo eles; I - complexo turístico Cristo Luz; II - complexo turístico do Morro do Careca; III - complexo turístico do Morro da Aguada; IV - pedreira do Morro do Boi, e; V - complexo turístico localizado no Morro da Ponta do Malta, divisa com o Município de Itapema.
As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) são: as Zonas Especial de Interesse Social I (ZEIS I) e Zona Especial de Interesse Social II (ZEIS II). Ambas voltadas a regularização fundiária e urbanística, bem como relocação de áreas de risco ou áreas passíveis de implantação de habitação de interesse social.

Dentro do Capítulo III – Dos projetos especiais, são tratados de áreas com potencialidades paisagísticas, físico-estruturais, culturais e econômicas que podem ser objeto de intervenções que promovam sua requalificação urbana com inclusão socioespacial e dinamização econômica.

O Capítulo IV – Dos parâmetros e instrumentos urbanísticos, trata dos parâmetros e disposições preliminares para a revisão da Lei de ocupação e uso do solo do Município.

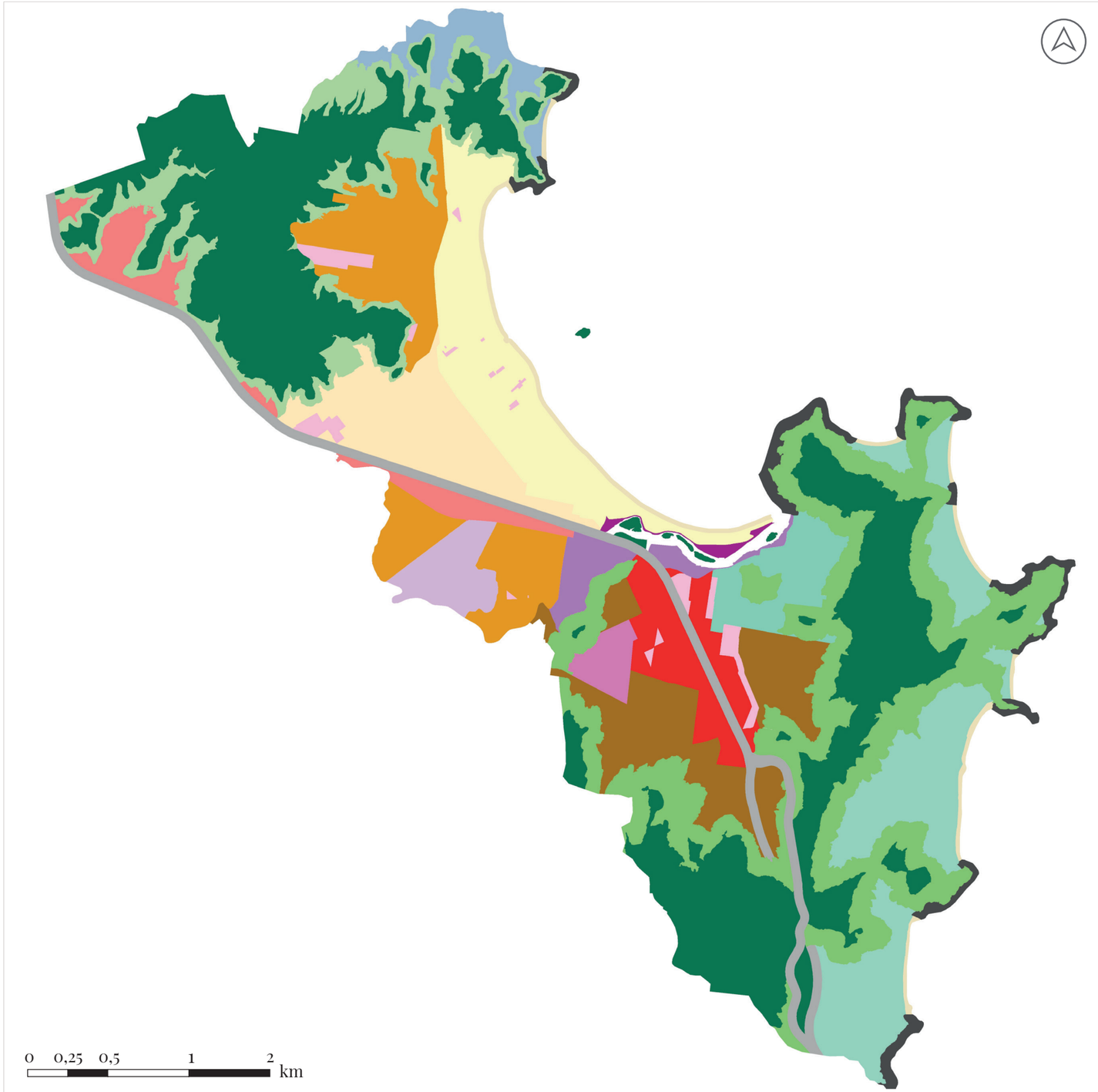
O capítulo V – Dos parâmetros e instrumentos da política urbana e gestão democrática, trata de diversos instrumentos urbanísticos já pré-estabelecido no Estatuto da Cidade e as Zonas passíveis de recebê-los, tais como: parcelamento, edificação ou utilização compulsória; IPTU progressivo; desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública; consórcio imobiliário; outorga onerosa do direito de construir; direito de preempção; transferência do direito de construir; operações urbanas consorciadas; direito de superfície; e estudo de impacto de vizinhança.
Além dos instrumentos urbanísticos, o capítulo trata acerca: dos instrumentos tributários e financeiros; gestão democrática da política urbana; do sistema de planejamento e gestão (que institui o Conselho da Cidade e o Conselho Municipal do meio ambiente – COMAM), do fundo municipal de desenvolvimento urbano; do sistema de informações municipais georreferenciadas – SIMGEO; dos instrumentos de democratização; e da revisão do Plano Diretor.

Sobre a revisão do Plano foi determinado que seria revisto a cada cinco anos ou sempre que mudanças significativas na evolução urbana recomendassem.

No ano de 2016 foi apresentada a revisão do Plano Diretor aqui enunciado, que não foi aprovado pela Câmara de Vereadores e provavelmente será retomado até o final de 2020.

Por fim, o **Título V- Das disposições finais e transitórias** – trata acerca de algumas considerações finais, dentre elas a necessidade de enquadrar as áreas de preservação com o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC.

MAPA DE ZONEAMENTO



Legenda

- ZACC-I (Zonas de Ambiente Construído Consolidado I)
- ZACC-II (Zonas de Ambiente Construído Consolidado II)
- ZACC-III (Zonas de Ambiente Construído Consolidado III)
- ZAC-IV (Zonas de Ambiente Construído IV)
- ZAV-I (Zona de Atividade Vocacionada I)
- ZAV-II (Zona de Atividade Vocacionada II)
- ZACS-I (Zona da Ambiente Construído Secundarias I)
- ZACI (Zona de Ambiente Construído Interpraias)
- ZACER (Zona de Ambiente Construído Estrada da Rainha)
- ZFR (Zona de Faixa Rodoviária)
- ZOR-I (Zonas de Ocupação Restritiva I)
- ZOR-II (Zonas de Ocupação Restritiva II)
- ZEE-I (Zonas de Estruturação Especial I)
- ZEE-II (Zonas de Estruturação Especial II)
- ZAN-I (Zona de Ambiente Natural I)
- ZAN-II (Zona de Ambiente Natural II)
- ZAN-III (Zona de Ambiente Natural III)
- PRAIA
- RECUO PENHASCO
- ZEI-I

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

PLANOS E PROJETOS

A fim de colaborar com o diagnóstico proposto, diversos planos e projetos disponíveis foram tomados como subsídio para apreensão de aspectos urbanos de diversas ordens.

Como metodologia de análise dos **planos existentes**, adotou-se sua compreensão em quatro etapas.

A primeira tange à abordagem do **objetivo principal** do plano, ressaltando aspectos relativos à área de intervenção, bem como aspectos legais e estruturais do documento propriamente dito.

Em seguida, coube contemplar de forma sintética **aspectos relevantes constatados nos diagnósticos**, a fim de fundamentar as ações indicadas no item subsequente, relativo às propostas.

Por último, tais proposições foram elencadas de forma **espacializada**, através de peças gráficas como mapas e desenhos.

Levando em consideração dos Planos disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú, bem como aqueles considerados indispensáveis à construção do Plano de Diretrizes de Macro Estruturação Urbana, foram analisados os seguintes:

a) Plano Integrado de Mobilidade Regional - Municípios da Foz do Rio Itajaí;

b) Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB);

c) Plano Cicloviário de Balneário Camboriú;

d) Reestruturação do Sistema de Transporte Público de Balneário Camboriú;

e) Plano Municipal de Cultura de Balneário Camboriú;

f) Plano Municipal de Turismo de Balneário Camboriú;

g) Plano de Gestão Integrada da Orla de Balneário Camboriú;

h) Plano de Manejo da APA Costa Brava (em desenvolvimento);

i) Plano de Manejo Parque Raimundo Gonçalez Malta;

j) Análise de Vulnerabilidade a desastre do Município de Balneário Camboriú;

l) Diagnóstico Socioambiental do Município de Balneário Camboriú (em desenvolvimento);

m) Temas estratégicos para o desenvolvimento de Balneário Camboriú

Os **projetos existentes**, por sua vez, seguem uma lógica de divisão temática, de acordo com o programa proposto pela intervenção arquitetônica. Foram agrupados em: (i) infraestutura; (ii) parques e praças; (iii) lazer e cultura; (iv) social; (v) projetos de pequena escala.

Para cada projeto, a análise parte de sua localização no Município, seguida da implantação, autoria, breve explicação do conceito da intervenção e imagens ilustrativas.

Através da metodologia analítica proposta, tanto para planos quanto projetos, pretendeu-se gerar um panorama do Município quanto às situações críticas e potencialidades já observadas. Além da elaboração sintética dos múltiplos diagnósticos, engloba o reconhecimento de soluções anteriormente oferecidas, visando a compatibilização das propostas com as diversas dinâmicas estabelecidas na cidade.

Parquinho da Barra Sul
Fotografia: Érika Poleto

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

a|Plano de mobilidade regional

O Plano Integrado de Mobilidade Urbana Regional da Foz do Rio Itajaí (PIMURFRI) integra o projeto InovAmfri, que visa a qualificação da gestão pública municipal, o desenvolvimento econômico regional e a mobilidade urbana para tornar a região da Foz do Rio Itajaí mais atrativa e competitiva no mercado mundial. No âmbito da mobilidade, dos 11 municípios pertencentes à AMFRI, apenas Balneário Camboriú não apresentava Plano de Mobilidade Urbana na época, este instituído a partir da Lei 42/2019. No entanto, pela característica conurbada dos municípios da região e a partir de estudos mais aprofundados realizados pela contratada, isto não impediu a realização de estudos e propostas na escala regional.

Objetivos

O Plano tem como objetivo apresentar propostas para a interligação dos diversos sistemas de transporte, de forma a permitir deslocamentos contínuos entre os municípios independente do modal utilizado.

Área de intervenção

A região de intervenção é dividida em duas áreas: (i) Área de Influência Direta (AID) - Balneário Camboriú, Balneário Piçarras, Bombinhas, Camboriú, Ilhota, Itajaí, Itapema, Luiz Alves, Navegantes, Penha e Porto Belo; e (ii) Área de Influência Indireta (AII) - Barra Velha, Blumenau, Brusque, Gaspar e Tijucas, em função da afinidade entre estas cidades e a região.

Síntese do diagnóstico

Características da Região

A conectividade da região está fortemente condicionada pela geografia do local. O Morro do Boi atua como um limitador físico entre Bombinhas, Itapema e Porto Belo e o restante dos municípios. O Rio Itajaí-Açu interfere na dinâmica social e política dos municípios limítrofes, e também como eixo de desenvolvimento urbano em paralelo ao rio. Tendo isso, a BR-101 possui o papel de integrador regional ao transpor as barreiras naturais e, consequentemente, tornou-se um indutor de desenvolvimento urbano.

A região da AMFRI apresenta significativa importância por estar estrategicamente posicionada no centro da região Sul, localizada em um dos principais entroncamentos rodoviários do Brasil. O acesso por este modal ocorre pela BR-101 e BR-470, eixos integradores interestaduais, e pelas SC-412 e SC-486, integradores estaduais.

Já o acesso aéreo ocorre pelo Aeroporto Internacional de Navegantes – Ministro Victor Konder, que apresenta posição estratégica, servindo toda a região da AMFRI e também os municípios de Blumenau, Brusque e Rio do Sul.

O modal marítimo conta com o Complexo Portuário de Rio Itajaí, formado pelo Porto de Itajaí e as instalações de apoio logístico no entorno. O Complexo encontra-se na segunda colocação no ranking nacional de movimentação de contêineres, ficando atrás apenas do Porto de Santos. A região da AMFRI dispõe ainda de um terminal exclusivo para passageiros dotado de infraestrutura para navios em rotas nacionais e internacionais, localizado no Centro Histórico de Itajaí.

Padrões de Mobilidade

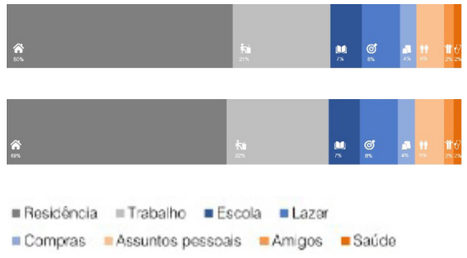
No cenário empresarial, em 2014, a região apresentava um total de 246.082 pessoas ocupadas no mercado de trabalho e 33.303 empresas atuantes (IBGE, 2014). O Município de Itajaí respondia por 40,2% dos empregos, Balneário Camboriú por 23,7% e Navegantes por 9,5%. Estes três municípios foram responsáveis pela geração de 73,4% dos empregos, evidenciando as viagens pendulares devido à oferta de postos de trabalho.

Outros elementos que fazem as pessoas se deslocarem entre as cidades da AMFRI, são pontos de atratividade como shoppings, universidades, aeroporto, porto e áreas turísticas.

Fonte: Plano Integrado de Mobilidade Reg. dos Municípios da Foz do Rio Itajaí

As viagens realizadas por motivo residência e trabalho, tendo-os como origem ou destino, representam aproximadamente 50% e 22%, respectivamente, caracterizando movimento pendular em grande parte dos deslocamentos.

Distribuição de viagem por motivo - Origem e destino



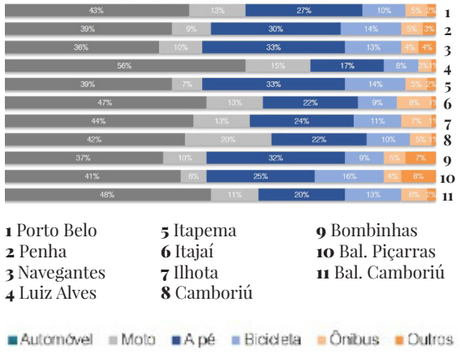
Divisão modal

Fonte: LePadron (2015)

No caso da AMFRI, nota-se que a distribuição do tráfego é desequilibrada em relação à escolha modal em todos os municípios, resultando no mau aproveitamento da capacidade viária disponível e problemas de mobilidade.

Na área urbana concentra-se a maior densidade populacional, e, portanto, o maior número de linhas oferecidas pelo sistema de transporte coletivo. No entanto, a adesão ao sistema é baixa, menos de 10% das viagens na divisão modal, por consequência de outras características do serviço, tais como periodicidade, confiabilidade, qualidade da estrutura, distância percorridas, disponibilidade de informações.

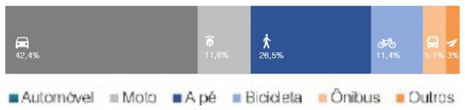
Divisão modal por Município



1 Porto Belo
2 Penha
3 Navegantes
4 Luiz Alves
5 Itapema
6 Itajaí
7 Ilhota
8 Camboriú
9 Bombinhas
10 Bal. Piçarras
11 Bal. Camboriú

Fonte: LePadron (2015)

Divisão modal dentro dos Município



Fonte: LePadron (2015)

Características do Sistema Viário

A hierarquia viária pode ser observada no mapa de capacidades das vias aponta que, depois da Rodovia 101, o tráfego entre Camboriú e Balneário Camboriú, onde a malha viária cruza a Rodovia, é o mais intenso, seguido das rodovias estaduais que são acesso aos outros municípios.

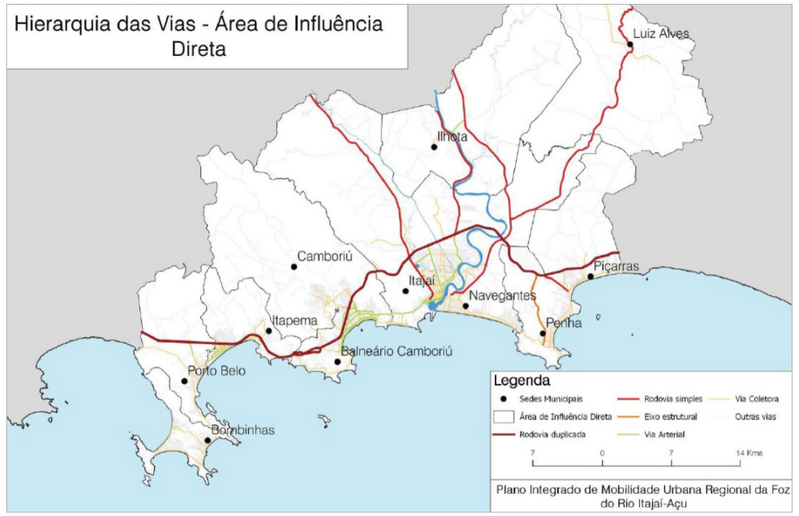
Circulação de Tráfego

Segundo dados do DENATRAN, entre os anos de 2005 e 2015, o número de automóveis da região passou de 99.956 para 222.957 veículos registrados e de motocicletas passou de 46.784 para 129.721, representando um crescimento, respectivamente, de 123,1% e 177,3% na frota de cada modal.

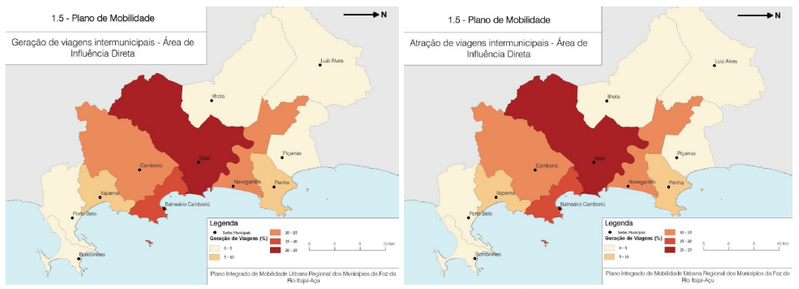
A região de estudo apresenta uma taxa de motorização de 2,91 habitantes por veículo, resultados acima da média de Santa Catarina, que apresenta 2,57 habitantes por veículo. Balneário Camboriú apresenta 3,11 habitantes por veículo.

Foram calculadas as quantidades de viagens diárias para os municípios das Áreas de Influência Direta e Indireta, tanto no sentido de geração de viagens (origem) quanto na atração de viagens (destino).

Sendo assim, foram calculados 1.883.690 deslocamentos diários na região, sendo 342.793 deslocamentos intermunicipais. Municípios mais geradores de viagens são também os mais atraentes: Itajaí, Balneário Camboriú, Camboriú e Navegantes, nessa ordem.



Geração de viagens intermunicipal e atração de viagens intermunicipais - área de influência direta



Fonte: Plano Integrado de Mobilidade Reg. dos Municípios da Foz do Rio Itajaí

Os dados apontam forte relação do Município de Balneário Camboriú com Camboriú (cerca de 71% das viagens de Camboriú têm Balneário Camboriú como origem ou destino).

É possível identificar as principais ligações entre municípios:

- Balneário Piçarras, Penha e Navegantes, municípios ao norte do rio Itajaí-Açu;
- Navegantes, Itajaí, Camboriú e Balneário Camboriú (o conurbado mais populoso da região);
- Itapema, Porto Belo e Bombinhas, ao sul do Morro do Boi;
- Ilhota e Luís Alves e municípios limítrofes e a norte e noroeste do estado;
- Itajaí aparece com destaque para todos os municípios mapeados, por ser a cidade polo da região.

Transporte Público Individual

O Plano considera os modais de táxi e mototáxi.

Foram apresentados no Plano diversas informações de cada Município da AMFRI. Em Balneário Camboriú, por exemplo, existem 72 concessionários de táxis, sendo que a lei exige horários em que os concessionários devem manter seus veículos nos pontos, organização e a disciplina nos, entre outros.

Transporte Público Coletivo

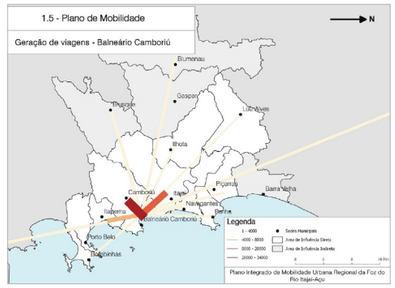
Atualmente existem 5 empresas que realizam transporte coletivo intermunicipal: Viação Praiana, Viação Navegantes, Auto Viação Rainha, Viação Catarinense e Reunidas. Das 37 linhas intermunicipais existentes, seis são de ligação direta (quando não há necessidade de troca de veículos).

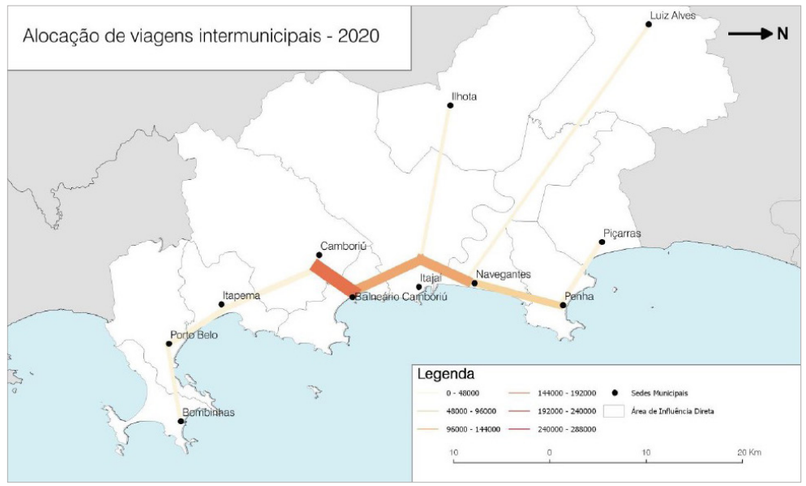
É possível notar a influência do rio Itajaí-Açu como condicionante no caso do transporte coletivo interurbano na região, pois existe pouca ligação direta entre os municípios a norte e a sul do rio. Verifica-se que não existem ligações diretas entre todos os municípios da AMFRI, há pouca conectividade com alguns municípios (Bombinhas e Ilhota) e não há integração tarifária (somente uma das três empresas).

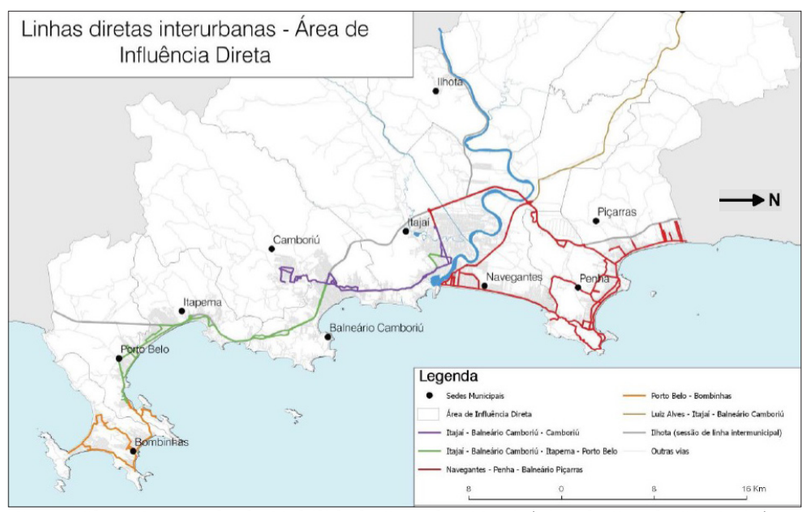
As linhas intermunicipais, são linhas longas e com tempo de deslocamento elevado. Existem sobreposições de itinerários que acarretam custos que são repassados ao usuário, tornando o sistema caro. Constatou-se também a falta de prioridade do transporte coletivo no sistema viário, ausência de corredores e faixas exclusivas, o que aumenta a irregularidade no tempo de deslocamento.

Em todos os municípios com sistema de transporte público municipal da região da AMFRI, a população atendida pelo mesmo foi superior a 90% (análise de raio de abrangência).

Geração de viagens intermunicipal e atração de viagens - Balneário Camboriú







Fonte: Plano Integrado de Mobilidade Reg. dos Municípios da Foz do Rio Itajaí

Este parâmetro não é o único que se deve levar em consideração, pois na maioria dos municípios as durações das viagens são muito longas, não dispõe do número de linhas necessárias, há poucos horários disponíveis, pouca variedade de itinerários e o sistema não apresenta confiabilidade, fazendo com que os sistemas de transporte municipais não sejam satisfatórios. Portanto, para que toda a região da AMFRI se desenvolva da maneira esperada, é imprescindível que haja esforço na melhoria nos sistemas de transporte coletivos municipais (Tabela 2).

Quanto à qualidade dos pontos de ônibus coletivos, os municípios de Itajaí, Balneário Piçarras, Camboriú, Ilhota e Luiz Alves apresentam cobertura e bancos em grande parte dos seus pontos de parada. Já em Bombinhas, Porto Belo, Itapema, Penha e Navegantes a maior parte dos pontos de paradas não possui cobertura e bancos. Em Balneário Camboriú, a maioria dos pontos possui cobertura, mas não possui banco. Além disso, nenhum ponto de parada apresentou informação sobre linhas e itinerários, o que dificulta o uso deste meio de transporte (Balneário Camboriú não foi analisada em relação à essa informação pois no momento de elaboração do presente Plano não possuía Plano de Mobilidade).

Na região da AMFRI, a maioria dos municípios possui um terminal rodoviário. Os terminais de Itajaí, Balneário Camboriú e Itapema são os maiores, tanto em infraestrutura como em movimentação de veículos. Os municípios de Bombinhas, Camboriú, Penha e Luiz Alves não possuem terminal rodoviário.

Transporte Cicloviário

A rede cicloviária urbana da região compreende aproximadamente 108 km de ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados, contando também com a Rota Costa Verde e Mar (circuito de cicloturismo que percorre dez municípios através de estradas de terra e vias urbana em caráter de lazer).

Constata-se que aproximadamente 63% da infraestrutura cicloviária esteja nos principais centros urbanos da AMFRI (Balneário Camboriú, Camboriú, Itajaí e Navegantes). Balneário Camboriú possui 21,21km de sistema Cicloviário.
Apesar da recente ampliação do sistema cicloviário, a malha regional pode ser caracterizada como reduzida e fragmentada. A falta de conexão, de sinalização, de infraestrutura e de semáforos orientados ao fluxo de ciclistas gera insegurança ao usuário com perigo de acidentes durante o deslocamento. No entanto, trata-se de uma região com topografia favorável e população já habituada ao uso da bicicleta para realizar deslocamentos, mesmo sem infraestrutura adequada.

Faz-se a ressalva de que existem dados desatualizados em relação à malha cicloviária de Balneário Camboriú no plano.

Acessibilidade e Mobilidade a Pé

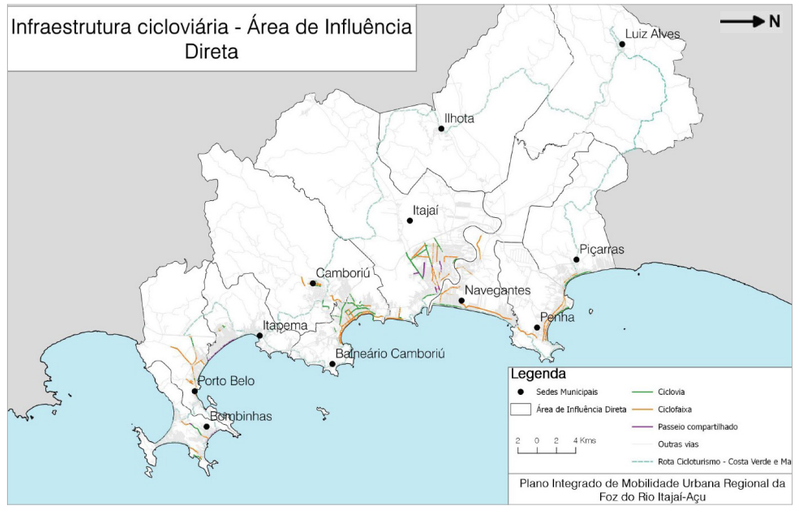
Nas calçadas das regiões periféricas dos municípios, os problemas constatados de forma generalizada são revestimento inadequado ou inexistente, ausência de rampas e piso tátil, posicionamento errado do mobiliário urbano e sinalização insuficiente.

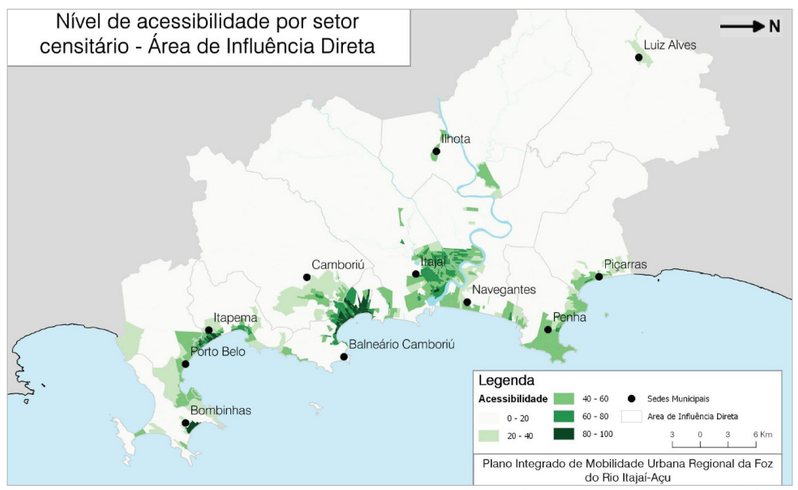
Nas calçadas nas regiões centrais dos municípios, por serem construídas por cada proprietário do imóvel, apresentam muitas diferenças de padrão e largura, além de degraus e falhas provocadas por obras de concessionárias. Sinalização é um problema recorrente também nestas áreas.

Tabela 2 - Abrangência dos sistemas de transporte coletivos municipais

Município	População total	População atendida	População atendida (%)
Balneário Camboriú	131.727	124.772	94,72%
Camboriú	76.592	71.575	93,45%
Itajaí	208.958	189.766	90,82%
Itapema	59.147	54.209	91,65%
Navegantes	74.964	67.748	90,37%

Fonte: IDP Brasil (2016)





Fonte: Plano Integrado de Mobilidade Reg. dos Municípios da Foz do Rio Itajaí

Apesar da falta de acessibilidade generalizada, notam-se muitos estabelecimentos e vias nas áreas centrais em fase de adequação dos passeios. Pode-se listar Itajaí, Bombinhas, Itapema e Balneário Piçarras como os municípios com melhor acessibilidade nas vias levantadas.

Por fim, avalia-se que as calçadas não possuem condições de caminhabilidade aceitáveis. Programas de adequação das calçadas devem ser instituídos de forma progressiva, além da readequação da infraestrutura com desenho urbano com espaços agradáveis e convidativos aos pedestres.

Circulação de Mercadorias

A maioria das viagens de transporte de mercadoria correspondem ao transporte de "Carga Geral", ou seja, alimentos e bebidas (processados), celulose e papel, outros da lavoura e pecuária, produtos básicos de borracha, plástico e não metálicos, produtos da exploração florestal e da silvicultura e manufaturados. Como o porto de Itajaí e Navegantes é dos maiores do Brasil em movimentação de contêineres, o número alto de viagens geradas por este tipo de produto era esperado. Predominam viagens com destino para municípios a norte da região da AMFRI, fora de sua zona de influência (Joinville, Curitiba, etc). O maior número de deslocamentos com destino para os municípios da AMFRI vem também da zona Norte.

Itajaí e Navegantes são os municípios com maiores números de viagens por transporte de cargas, em razão do porto. Além disso, percebe-se um equilíbrio nos outros municípios, com aumento de deslocamentos nos municípios com maior população, como Balneário Camboriú.

Gestão

Relativo ao modelo de gestão, evidencia-se a necessidade de uma estrutura interfederativa do sistema de transporte. Devido à ausência de um órgão responsável, faltam ferramentas de acesso aos dados operacionais e econômicos pelo Poder Público de forma sistemática, como também uma metodologia comum a todas empresas.

Propostas e ações

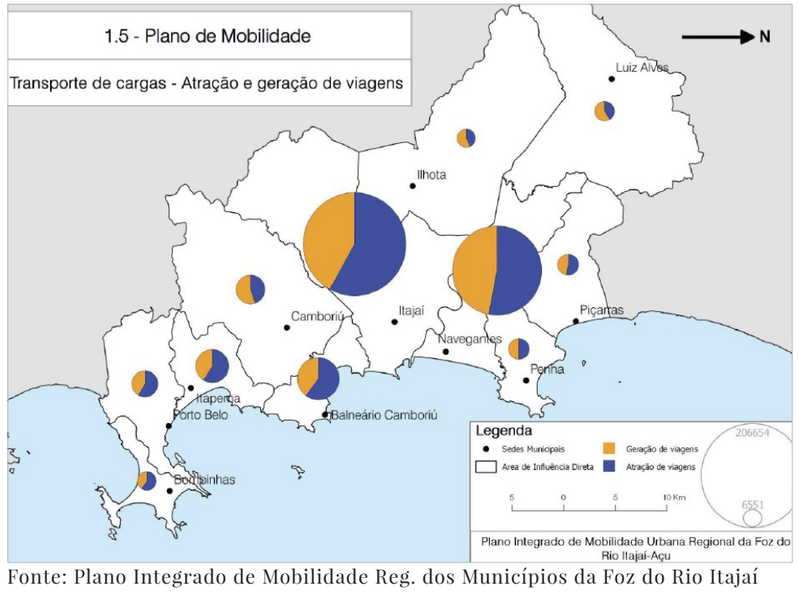
Na busca pela integração regional, foram elaborados projetos de mobilidade urbana para a criação de um sistema de transporte intermunicipal eficiente, com incentivos ao uso do transporte público coletivo e do transporte não motorizado, além de medidas que desestimulam o uso de carros e motos. Foram analisados dois cenários: (i) tendencial, se nenhum projeto for implementado e a situação permanecer da forma que está hoje; e (ii) otimista, se os projetos de mobilidade forem implantados.

Foram elencadas **quatro** esferas de orientações gerais:

1. Aspectos legais: criação de órgão interfederativo regional;

Sugere-se a criação de uma autarquia de regime especial, a exemplo da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – COMEC.

A governança deve desenvolver atividades como: planejamento, controle territorial e gestão associada de serviços públicos de transporte e sistema viário, habitação, saneamento e diretrizes de desenvolvimento sustentável; elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado; concessão dos serviços de transporte coletivo intermunicipal de passageiros; e promoção de parcerias público-privadas interfederativas.



Fonte: Plano Integrado de Mobilidade Reg. dos Municípios da Foz do Rio Itajaí (2016)

Divisão modal do Cenário Tendencial

Modal	2016	2020	2030	2045
Automóvel	65%	66%	68%	69%
Moto	15%	18%	21%	25%%
A pé	1%	0%	0%	0%
Bicicleta	4%	3%	2%	0%
Ônibus	10%	9%	7%	5%
Outros	4%	4%	2%	1%

Divisão modal do Cenário Otimista

Modal	2016	2020	2030	2045
Automóvel	65%	45%	41%	31%
Moto	15%	9%	7%	7%
A pé	1%	2%	3%	4%
Bicicleta	4%	5%	6%	12%
Ônibus	10%	35%	40%	45%
Outros	4%	4%	3%	2%

Fonte: Adaptado de Plano Integrado de Mobilidade Reg. dos Municípios da Foz do Rio Itajaí (2016)

2. Acessibilidade: desenho universal;

Com desenho universal, refere-se a iniciativas que garantem acessibilidade e igualdade de condições a todos os usuários, independentemente da faixa etária e condição física do usuário, sendo aplicados em meios de transporte, moradias e ambiente de trabalho. Essas iniciativas visam evitar projetos específicos e adaptações. Exemplos: faixas de travessia elevadas para pedestres e ônibus rebaixados no nível do meio-fio para acesso facilitado.

3. Infraestrutura: Superquadras, Zona 30 e Ruas completas;

- Superquadras: inspirado no modelo de Barcelona de agrupamento de quadras para conformar calçadas mais largas, ciclovias e áreas verdes, fazendo com que o transporte coletivo as contorne. Os locais de implantação devem ser áreas onde pretende-se aumentar o fluxo de pedestres e a segurança. São necessários estudos aprofundados junto à comunidade para a definição dos locais de implantação.

- Zona 30: são zonas da cidade onde são implementados mecanismos de traffic calming (vias lentas), visando reduzir a velocidade do fluxo de automóveis para 30km/h. O Plano aconselha o uso de Zonas 30 nos centros urbanos com grande circulação de pedestres, bairros residenciais e conjunto de vias predominantemente locais, mas não define área específica.

- Ruas Completas: redesenho e readequação das ruas para que os deslocamentos sejam mais seguros e confortáveis, independente do meio de transporte utilizado, implementando calçadas maiores, leitos carroçáveis menores e em menor quantidade, vegetação, etc. A readequação viária proposta para a implantação do sistema de BRT segue este propósito.

4. Transportes: carros e bicicletas compartilhados.

A ideia do sistema consiste em disponibilizar carros e bicicletas, com estações e estacionamentos exclusivos, facilitando os deslocamentos da população. Foi citada também no Plano a utilização dos serviços de motoristas por aplicativo (Uber, 99Pop, etc).

As propostas foram desenvolvidas em três horizontes temporais (2020 - curto prazo, 2030 - médio prazo e 2045 - longo prazo) e foram divididas em três eixos: transporte de carga; ciclovias; e transporte coletivo.

Objetivos

1. Transporte de carga e acessos: melhorar o desvio do fluxo de carga de passagem para a nova alça viária; reduzir o fluxo de veículos na BR-101; atender a demanda intermunicipal de veículos; ampliar as alternativas de modais de transporte de carga; reduzir o volume de veículos de carga no sistema viário; criar alternativa para escoamento de produção;

2. Ciclovias: reduzir o fluxo de veículos nas vias urbanas; reduzir congestionamentos; interligar os municípios da AMFRI;

3. Transporte Coletivo: organizar uma rede regional, complementar e integrada, de transporte público coletivo que compreenda todos os municípios da AMFRI; melhorar e aprimorar a infraestrutura viária adequando-a a melhor circulação do transporte coletivo e a novas infraestruturas a serem implantadas; e aumentar o uso do transporte coletivo.

É importante a ressalva que, o presente Plano apresenta-se desatualizado em relação ao Plano Cicloviário Atual.

Resumo das propostas

	2020	2030	2045
Transporte de cargas e acessos	Duplicação das rodovias estaduais Ponte Itajaí - Aeroporto de Navegantes Via Portuária em Itajaí Ferrovia Litorânea 1ª Fase Nova Via Porto Belo - Bombinhas	Anél viário Corredor ferroviário catarinense Ferrovia Litorânea 2ª fase	Túnel BR 101 - Praia Brava Itajaí
Ciclovias	Construção de aprox. 100 km de ciclovia regional (orla da AMFRI e Camboriú) Implantação de 180 estações de bicicleta de uso compartilhado	Implantação de aprox. 100 km de ciclovias complementares (Bombinhas, Ilhota, Luiz Alves e Navegantes) Implantação de 120 estações de bicicleta de uso compartilhado	
Transporte coletivo	Implantação BRT Navegantes - Bal. Camboriú - Camboriú 3 Novos Terminais em Navegantes, Bal. Camboriú e Itapema Diversos Pontos de Integração para as linhas de Simples Prioridade	Implantação BRT P S entre Bal. Camboriú e Camboriú Ampliação do BRT ao Norte (Penha) e ao Sul (atravessa Bal. Camboriú, Itapema e Porto Belo) 2 Novos Terminais em Porto Belo e Penha	Ampliação do BRT ao Norte (Piçarras)

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

b|Plano de Mobilidade Municipal

O Plano de mobilidade urbana de Balneário Camboriú (SC) foi elaborado pela consultoria técnica da Consultran Engenharia, com coordenação e apoio da Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú (PMBC). O Plano foi instituído a partir da Lei Complementar Nº42, de 22 de julho de 2019.

Objetivos

Segundo o projeto de Lei, o objetivo do Plano é o de orientar ações do Município nas questões referentes às medidas a serem adotadas quanto aos aspectos modais, de serviços de infraestrutura viária e de transporte, visando garantir os deslocamentos de pessoas e cargas junto ao espaço urbano, atendendo as necessidades atuais e futuras da população Balneocamboriuense, assegurando-lhes melhores condições de mobilidade, acessibilidade universal e conectividade no âmbito de todo seu território.

Área de intervenção e Leitura Inicial

A área de intervenção do Plano é o Município de Balneário Camboriú, fazendo considerações sobre a sua região metropolitana, entendendo que a mobilidade do Município está interligada com as dinâmicas das cidades vizinhas. Como leitura inicial, retrata algumas condições atuais tais como: aspectos geográficos e territoriais; traçado do perfil populacional e tendências de crescimento; fatores de desenvolvimento econômico; dinâmicas domiciliares; influências sazonais e inserção regional.

Destacam-se algumas informações relevantes relacionadas à leitura do cenário atual. Balneário Camboriú hoje configura-se uma das cidades mais verticalizadas do país com densidade demográfica na área central que ultrapassa a de São Paulo.

Segundo o Plano, seu crescimento foi o resultado de turistas e veranistas nacionais e internacionais, tornando o desenvolvimento econômico norteado tanto pelo turismo, com serviços e comércios, quanto pela construção civil, atualmente 77,15% dos trabalhados atuam no setor de comércio e serviço.

Divisão por setores de ocupação da PEA

Setor	PEA atuante
Agropecuário	1,02%
Indústria extrativa	0,13%
Indústria de transformação	7,70%
Construção	9,26%
Utilidade pública	0,59%
Comércio	22,52%
Serviços	54,63%
Outros	4,15%

Fonte: Adaptado de PNUD, IPEA e FJP, 2010.

Diferente da maioria dos municípios com turismo de veraneio, que possuem 80% de seus domicílios vagos fora de temporada, Balneário Camboriú tem a sazonalidade de 60% dos domicílios ocupados durante todo o ano e 40% vagos na temporada.

Balneário possui uma interrelação com os municípios da Região Metropolitana da Foz do Rio Itajaí, em especial com o Município de Camboriú, fruto, entre outras coisas, da BR 101, desta forma existem cinco linhas interurbanas que ligam à Itajaí.

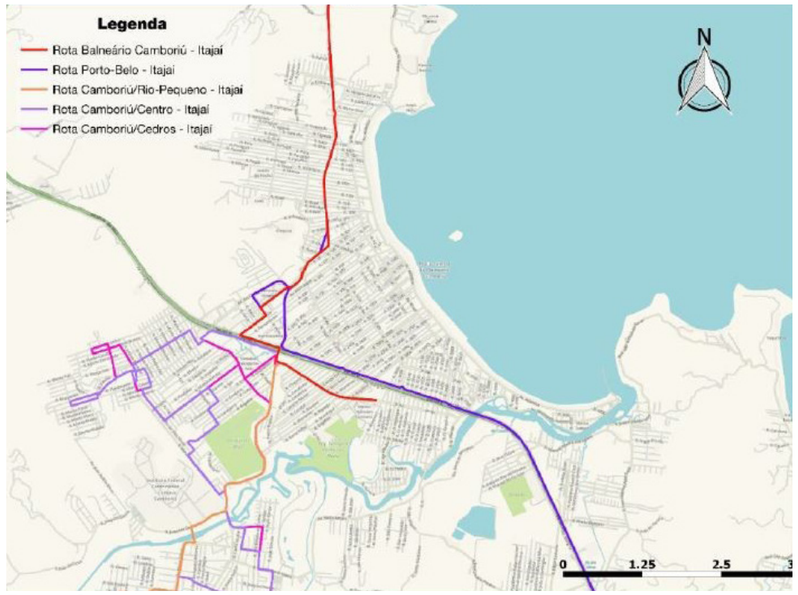
Outro dado relevante é que atualmente o Município de Camboriú já se classifica como cidade dormitório, sendo que 36% dos seus postos de trabalho encontram-se em Balneário Camboriú, evidenciando a alta relação entre as cidades.

Síntese do diagnóstico

Dentro do diagnóstico foram analisados diversos aspectos da mobilidade, como frota e deslocamento, e os modais mais utilizados, motorizados e não motorizados.

Como metodologia, o Plano utilizou dados primários advindos de pesquisas domiciliares de origem e destino sobre tipos de modal, frequência e deslocamentos.

Linhas interurbanas com passagem por Balneário Camboriú



Fonte: Consultran (2018)

Para os deslocamentos a pé, o Plano complementou com duas outras metodologias: (1) Cidade Caminháveis e (ii) *walkability*. A primeira realizada pela Secretaria de Planejamento Municipal e estruturada em sete pilares: segurança; iluminação; monitoramento; conforto; aparência; mobiliário urbano e conforto acústico. E, a segunda, que serviu de base à primeira e ao Plano de Mobilidade, analisa o ato de caminhar sob três princípios básicos - atratividade, conforto e segurança - divididos em nove critérios - uso do solo lindeiro; animação e oportunidades para relações sociais; largura das calçadas; condições de piso e obstáculos; proteção de intempéries; mobiliário urbano; poluição; sensação de segurança pessoal; e proteção ao tráfego local.

O crescimento da frota do Município foi de 125%, de 2005 a 2017, ou seja, em 12 anos somaram-se cerca de 50 mil automóveis, o que pode ser identificado também através da divisão modal que é expressiva no uso de meios de transporte motorizados individuais. Por outro lado, o transporte público representa apenas 7% dos deslocamentos, proporção muito abaixo quando comparada a outras cidades brasileiras.

Simultaneamente, a utilização de modais não motorizados é alta, explicada pela reduzida extensão territorial, e o fato de o Munícipio ter áreas planas. Cerca de 29% das viagens são realizadas a pé.

Além de uma revisão sobre os princípios da acessibilidade, seus critérios técnicos e normativos, e a legislação municipal frente a questão da mobilidade, o Plano fez um diagnóstico subdividido por modais.

Em relação a utilização da bicicleta, existe uma quantidade expressiva, constatando a demanda de investimentos nesses modal. Em relação as estruturas existentes, Balneário Camboriú possuía até o início de 2018 36,1 km de ciclovias e ciclofaixas, representando 10% da malha viária municipal, no entanto estas concentravam-se predominantemente nas áreas centrais. Por outro lado, existem 73,5 km projetadas de estrutura cicloviária para serem implantadas nos próximos anos. Não existe um sistema de aluguel de bicicletas e são oferecidos poucos paraciclos à população.

Em relação ao transporte público, todas as linhas são gerenciadas pela LONDPART S/A – TRANSPORTES URBANOS (ou Expressul), contando com 13 linhas principais e suas ramificações, 24 linhas de ônibus coletivo urbano, uma linha VIP e duas linhas turísticas, bondindinho e panorâmicos.

Como já citado, apenas 7% dos deslocamentos são realizados por transporte coletivo, consideravelmente abaixo da média nacional. Segundo o diagnóstico faltam condições de ponto de ônibus e existem muitas linhas sobrepostas, em especial em pontos específicos como Igreja Matriz e Rodoviária.

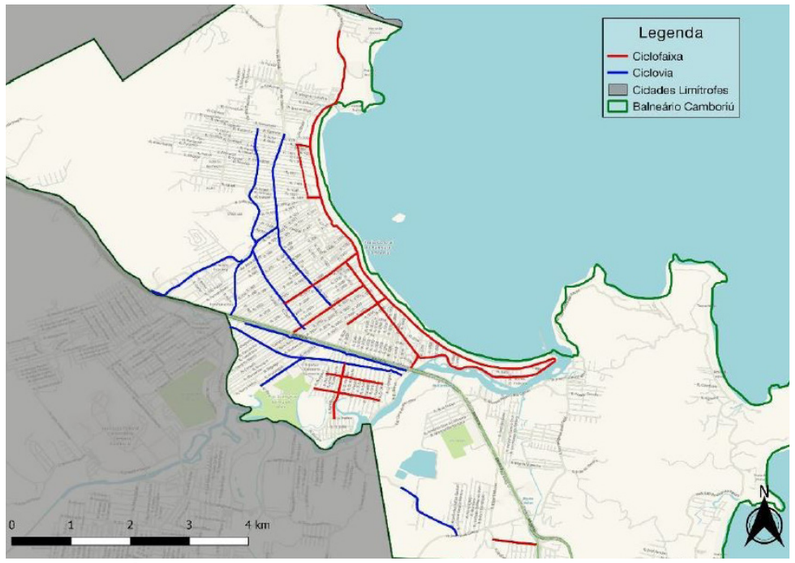
O transporte comercial, representado por transporte escolar, taxi, mototáxi, aplicativos de carona, fretamento turístico e de carga, representam 1,36% dos deslocamentos.

Como prognóstico, o plano analisou três cenários sobre a variação da matriz modal até 2030: Cenário 1 (manutenção) – mantém-se a atual divisão modal; Cenário 2 (Ideal) – altera a divisão modal com incentivo ao transporte público; Cenário 3 (tendência) – continua-se a tendência atual com projeção dos modais motorizados individuais.

Estratégias, propostas e ações

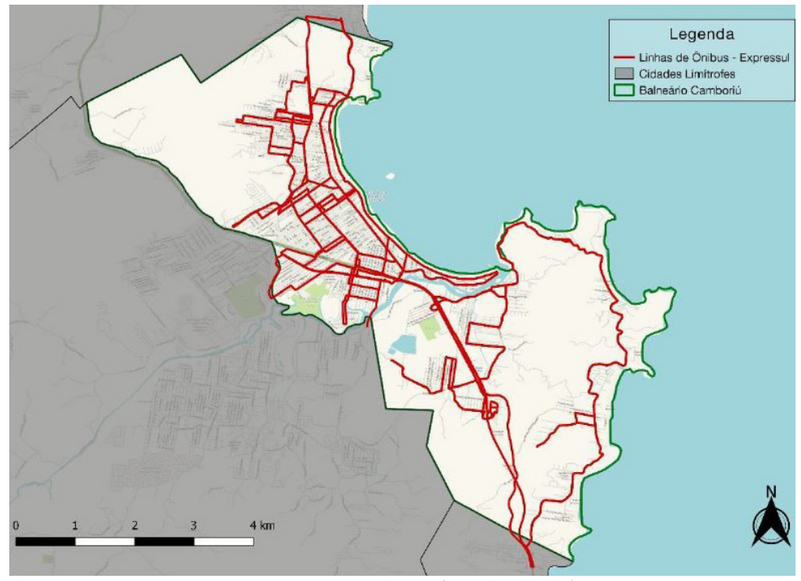
De forma a construir um futuro onde a mobilidade seja uma solução, e não um obstáculo à população, o Plano apresenta uma serie de estratégias, propostas e ações.

Ciclovias e Ciclofaixas de Balneário Camboriú



Fonte: Consultran (2018)

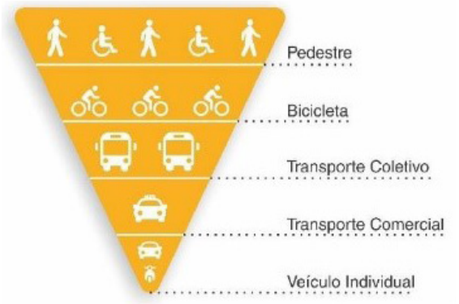
Linhas de Ônibus da Expresso Sul



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú adaptado de Expressul (2018)

Dentre as estratégias estão: inversão e prioridades da matriz modal do Município; integração dos modais; incentivo, educação e valorização dos meios de transporte não motorizados; elaboração do Plano de execução de calçadas; diretrizes do Plano Diretor CicloViário; entre outros.

Pirâmide Inversa da matriz modal



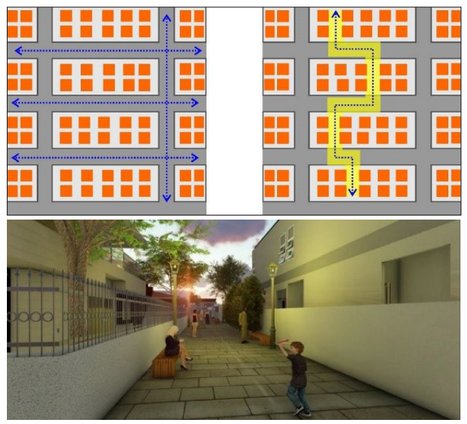
Fonte: Consultran, 2018

Como plano de ação, foram desenvolvidas uma série de diretrizes, objetivos e ações para os seguintes itens: pedestres; bicicleta; transporte coletivo; transporte motorizado individual; sistema viário; mercadorias; turismo; polo gerador de tráfego; e gestão. Apresentadas a seguir.

Pedestres

- Ação 1: Acessibilidade de todas as calçadas e passeios;
- Ação 2: Traffic calming (medidas para controlar a velocidade de trânsito e induzir os motoristas a dirigir de forma mais segura) em locais específicos com maior circulação de pedestres;
- Ação 3: Redes de caminhabilidade – centralidades nos bairros;
- Ação 4: Calçadas caminháveis (walkabity);
- Ação 5: Tratamento de travessias e cruzamentos – esquinas vivas, varandas urbanas, sinalização, livre passagem de pedestres e nivelamento de calçadas e travessias;
- Ação 6: Sinalização e informação ao pedestre;
- Ação 7: Programa de educação e valorização do pedestre;

Caminhabilidade



Fonte: Consultran, 2018

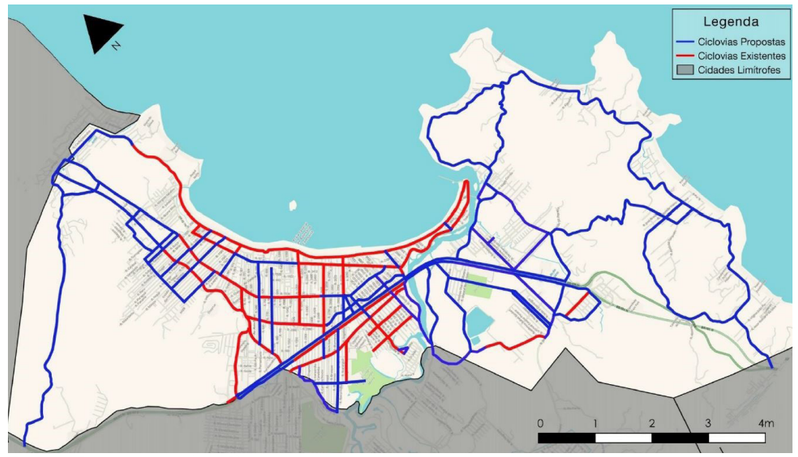
Bicicletas

- Ação 1: rede cicloviária existente e proposta.

  - Meta de aumentar a rede de 80km até 2030, que somados aos 36,8 km, resultarão em 29% da malha viária do Município;

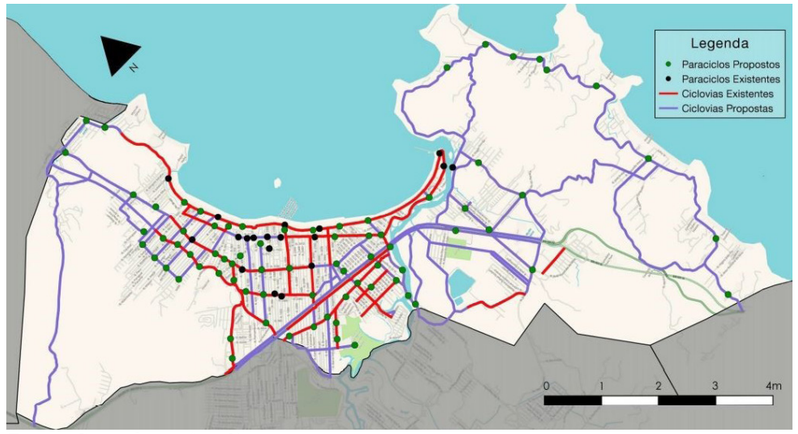
- Ação 2: posicionamento de paraciclos e bicicletários;
- Ação 3: Implementação de sistema de aluguel e compartilhamento de bicicletas;
- Ação 4: conexão com o sistema de transporte coletivo;
- Ação 5: Plano Diretor Cicloviário;
- Ação 6: Indicadores para análise da estrutura para bicicleta;
- Ação 7: Programas de incentivo, educação e valorização dos deslocamentos por bicicleta;
- Ação 8: Integração da rede cicloviária entre municípios vizinhos.

Rede cicloviária de Balneário Camboriú (existente e proposta)



Fonte: Consultran (2018)

Estrutura cicloviária completa



Fonte: Consultran (2018)

Transporte coletivo

- Ação 1: Reestruturação do Sistema de transporte público coletivo urbano (projeto – BC Bus);
- Ação 2: Potencialização das faixas exclusivas;
- Ação 3: Sistema de informação físico e digital ao mesmo tempo;
- Ação 4: Integração de sistema de transporte coletivo com sistema cicloviário;
- Ação 5: Parâmetros de desempenho, conforto e qualidade;
- Ação 6: Sistema de bilhetagem eletrônica;
- Ação 7: Acessibilidade em todos os componentes do sistema de transporte coletivo;
- Ação 8: Plano de pontos, paradas, estações e terminais;
- Ação 9: Integração Intermodal;
- Ação 10: Integração regional e intermunicipal

Proposição de quatro terminais de integração: (1) terminal rodoviário internacional de BC; (2) Terminal de integração do transporte coletivo com Itajaí; (3) Terminação de integração do transporte coletivo com Camboriú; (4) Terminal de integração do transporte coletivo com Itapema.

Transporte Motorizado Individual

Com meta de reduzir a participação do modal de 51% para 37% até 2030.

- Ação 1: Restrição de circulação de veículos na área central;
- Ação 2: Estacionamento e oferta de vagas em espaço público para carro parado;
  - Estacionamento rotativo;
  - Bolsões de estacionamento;
  - Estacionamentos privados de uso público;
- Ação 3: Educação;
- Ação 4: Novas tecnologias;

Sistema viário

- Ação 1: Proposta de abertura de vias e alargamentos de vias
- Ação 2: Implementação de zonas de *traffic calming* e ruas vivas em áreas identificadas;
- Ação 3: Hierarquia viária;
- Ação 4: Desenvolvimento do manual de organização do espaço público.

Mercadorias

- Ação 1: Sistema regional de distribuição de mercadorias;
- Ação 2: Zonas de restrição de circulação para veículos pesados.

Turismo

- Ação 1: proposta de terminal turístico;
- Ação 2: Restrição e controle de circulação de ônibus rodoviários;
- Ação 3: Turismo a pé;
- Ação 4: Turismo de bicicleta;
- Ação 5: Turista usuário do sistema de transporte.

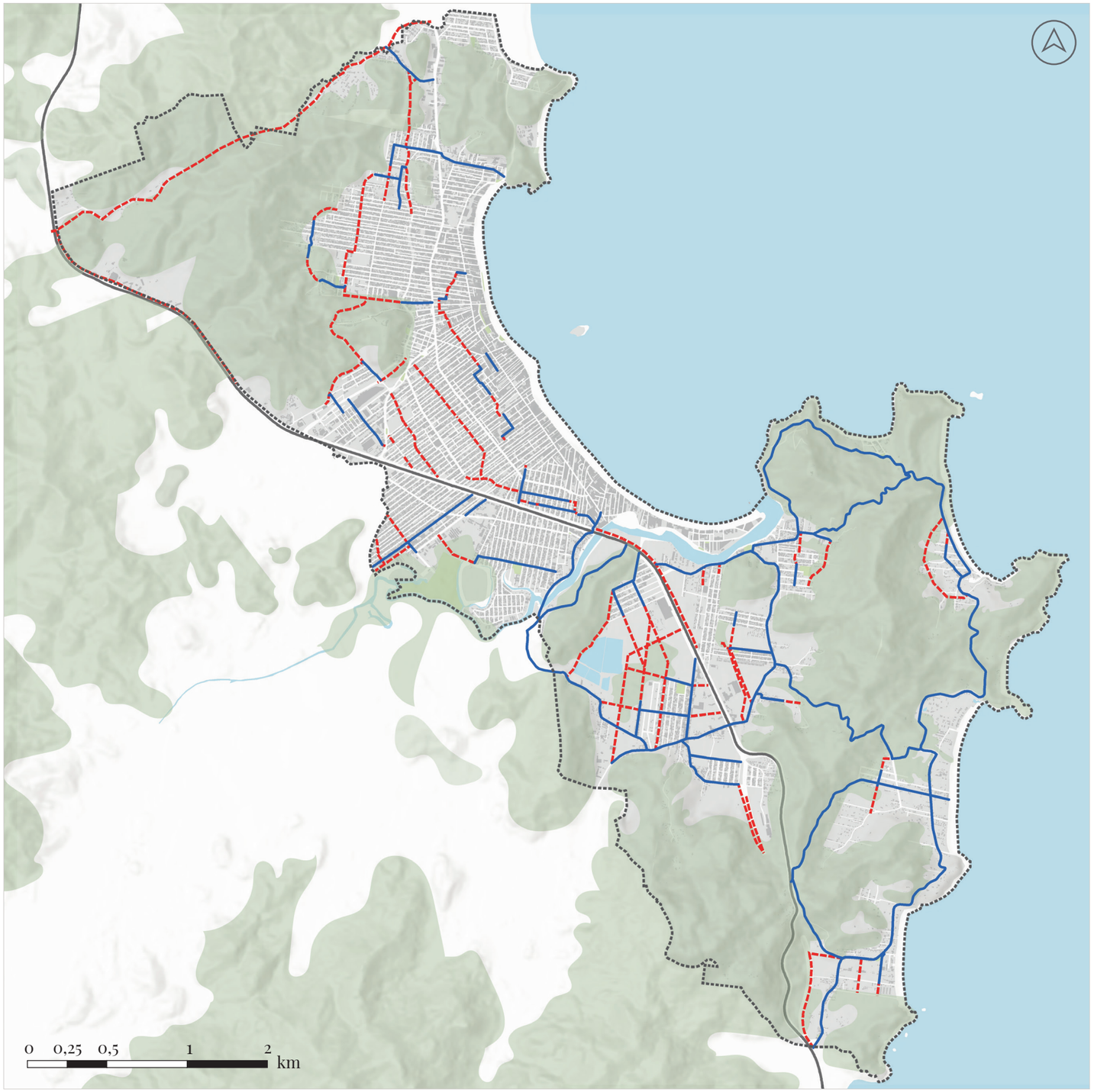
Polo gerador de tráfego

Ação 1: Diretrizes para entrega de relatório de impacto de tráfego (RIT);
Ação 2: Metodologia para elaboração do PlanMob Corporativo.

Gestão

- Ação 1: Organizar e estruturar o Plano de mobilidade com marcos legais, regulatórios e políticas conjuntas ao Plano Diretor municipal;
- Ação 2: Atualização anual da análise sobre as estruturas de mobilidade existentes;
- Ação 3: Definição de política tarifária para mudança cultural sobre forma das pessoas se deslocarem;
- Ação 4: Definição de estrutura organizacional para gestão e regulação da mobilidade, transporte e trânsito;
- Ação 5: Criação do BCMob Lab.

PROPOSTAS DE EXPANSÃO URBANA - PLANMOB



Legenda

Novas Vias

Vias Alargadas

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

c|Plano Cicloviário

O Plano Cicloviário possui metas de expansão cicloviária para os anos de 2019 e 2020, desenvolvido por técnicos da Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária em parceria com o Fundo Municipal de Trânsito – FUMTRAN e em concordância com o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Balneário Camboriú – PlanMob/BC, legitimado pela Lei Complementar No 42, de 22 de junho de 2019.

Objetivos

O plano tem como objetivo direcionar a expansão da malha cicloviária com base no Plano Cicloviário previsto pela Lei Municipal 2794/2008 de Uso e Ocupação do Solo, que classifica ciclovias dentro da hierarquização viária municipal. Incentiva o uso de modais alternativos, em especial os não motorizados, buscando a melhoria na mobilidade municipal e qualidade para seus usuários.

Área de intervenção

A área de intervenção é o Município de Balneário Camboriú, dividido em 15 regiões: Amores, Pioneiros, Nações, Centro-Norte, Estados, Centro, Centro-Sul, Municípios, Vila Real, Barra Sul-Barra, Nova Esperança, Taquaras, Pinho, Estaleiro e Estaleirinho.

Metodologia

A metodologia do plano pode ser dividida em três vertentes:

- Divisão do Território - Foram realizadas vistorias em todos os bairros do Município de Balneário Camboriú, onde foram avaliadas as condições das ciclovias e ciclofaixas existentes, bem como a possibilidade de implantação da malha cicloviária prevista. Assim, o território foi dividido em 15 regiões com especificidades diferentes;

- Vagas de Estacionamento – Através de demarcação viária observada em imagem aérea, vagas de estacionamento existentes no traçado de malha cicloviária proposta foram suprimidas e contabilizadas;

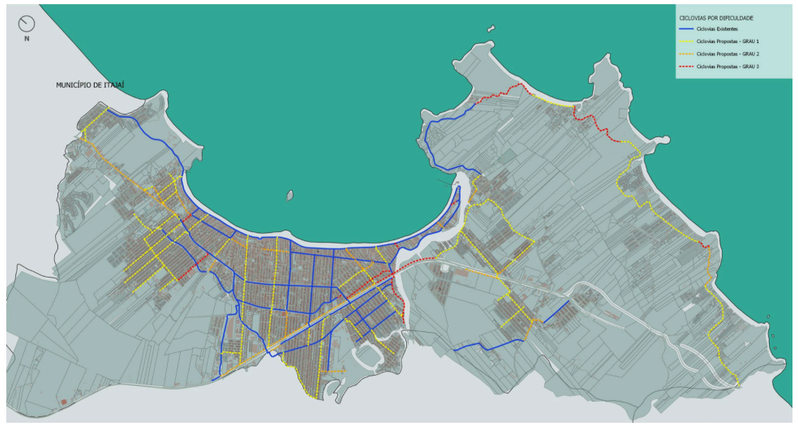
- Grau de dificuldade de implantação -As Ciclovias e Ciclofaixas Propostas foram categorizadas de acordo com o grau de dificuldade: (i) Fácil Execução (Pintura e Sinalização Viária, com ou sem supressão de vagas de veículos, e sem obras de intervenção); (ii) Média Dificuldade de Execução - Pintura e Sinalização Viária, com ou sem supressão de vagas de veículos, necessitando de pequenas obras de adequação; (iii) Difícil Execução - necessitando de grandes intervenções de obras, com projetos de engenharia próprios, e/ou alterações no sistema viário, como binários, sentidos de vias, semáforos, etc.

87% das ciclovias e ciclofaixas foram classificadas como de Fácil ou Média Dificuldade de Execução, ficando apenas 13% como sendo de Difícil Execução. Em 61% das ciclovias e ciclofaixas propostas a implantação decorre apenas da demarcação de sinalização viária adequada

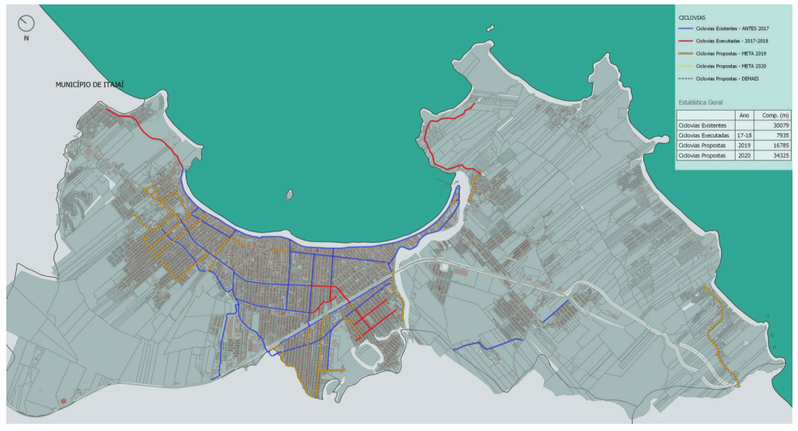
Premissas

O plano possui as seguintes premissas: conexão da malha existente; atendimento das áreas com densidade populacional elevada, atendimento aos equipamentos urbanos comunitários; atendimento de corredores de mobilidade urbana intermunicipais e expansão para todos os bairros do Município.

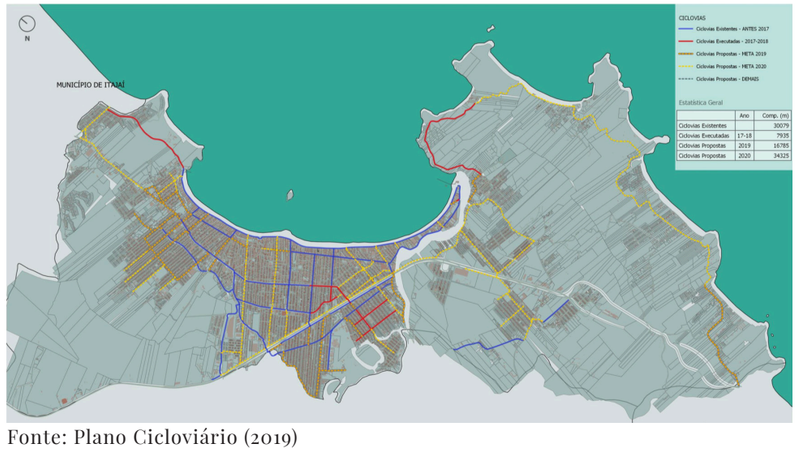
CICLOVIA POR DIFICULDADE



MALHA CICLOVIÁRIA - META 2019

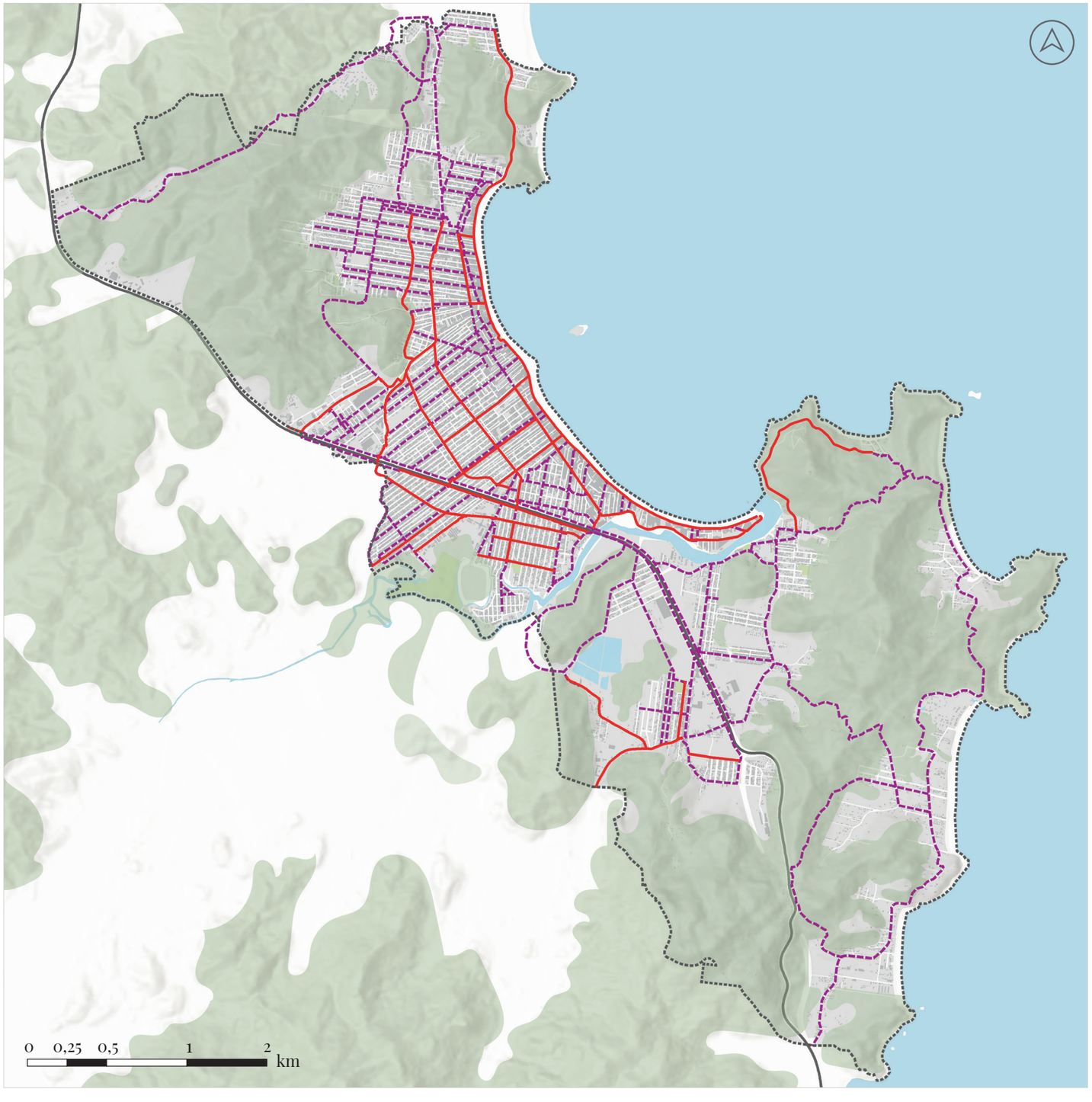


MALHA CICLOVIÁRIA - META 2020



Fonte: Plano Cicloviário (2019)

MALHA CICLOVIÁRIA APÓS METAS - 2020



Metas e previsões

O Município de Balneário Camboriú possuía até o dia 10 de janeiro de 2017 o total de 30.079 metros de ciclovias e ciclofaixas implantadas. Nos anos 2017 e 2018 foram implantados 7.935 metros de novas ciclovias, ao que se destaca a Estrada da Rainha e Avenida Rui Barbosa, e Rodovia Interpraias (trecho Barra-Laranjeiras).

Atualmente o Município conta com 38 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas implantadas, número expressivo se considerarmos as dimensões diminutas do território municipal. Em 2019 e 2020 há a previsão de ampliação de novos 16.785 metros e 34.325 metros de ciclovias e ciclofaixas respectivamente, totalizando 89.124 metros. Em levantamento realizado em 2018, as capitais brasileiras registravam apenas 3,1% de ciclovias em relação à malha viária total das cidades. Após a conclusão da expansão da malha viária o Município de Balneário Camboriú possuirá 26% de sua malha viária total com ciclovias.

Legenda

Malha Cicloviária Existente (até 2019)

Malha Cicloviária Proposta

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

d|Reestruturação do transporte coletivo

Balneário Camboriú passou nos últimos 15 anos por um crescimento significativo de frota automobilística, consequência do rápido crescimento populacional da cidade. A construção civil, em conjunto à presença cada vez maior de turistas no Município, impulsionou, em paralelo com o campo econômico, a demanda por meios de transporte a fim de sanar questões relativas à mobilidade urbana.

Embasado em dados fornecidos pelo Fundo Municipal de Trânsito (FUMTRAM), o Plano realiza um diagnóstico das dinâmicas de mobilidade predominantes, visando a proposição de novas soluções para o Município.

Objetivos

O Plano de Reestruturação de Transporte Público tem como objetivo a proposição de novas diretrizes de transporte público, principalmente ônibus municipais, a fim de mitigar questões de mobilidade urbana.

Área de intervenção e leitura inicial

A área de intervenção abrange basicamente todas as áreas ocupadas do Município de Balneário Camboriú, dando enfoque às regiões mais densas e com maior demanda.

Síntese do diagnóstico

Como levantamento de dados, o Plano faz uma análise similar ao Plano de Mobilidade de Balneário Camboriú, retratando alguns aspectos de leitura do cenário atual, elencando os principais atores envolvidos nas dinâmicas de mobilidade: o Fundo Municipal de Trânsito (FUMTRAN), transporte escolar, táxi, moto táxi, transporte turístico, transporte de fretamento e aplicativos por carona. Abrange também o transporte público municipal, gerenciado pela LONDPART S/A, a Expressul, englobando os aspectos legais referentes às dinâmicas dos ônibus.

Dentro do diagnóstico do sistema existente, são levantados e avaliados: o desenho da rede atual; a operação no sistema existente; os custos atuais (com composição de tarifa); linha turística – Bondindinho; gestão; outros serviços de transporte disponíveis em Balneário Camboriú; terminal rodoviário de passageiros; tecnologias existente e comunicação com os usuários; e integração.

No que tange à rede atual, o diagnóstico tem início com o desenho da rede propriamente dita. Nessa etapa, são abarcados os percursos das linhas existentes, bem como os eixos de conectividades propostos, e quais as áreas contemplada. A primeira problemática mencionada no texto refere-se a disparidades entre o desenho viário e manobras demandas pelos trajetos: conversões em esquinas e espaços para parada dos ônibus.

A seguir, categorizam-se os pontos de ônibus, sejam eles abrigos ou não, realizando o levantamento de tipologias e sua localização na cidade, seguido pela indicação das respectivas áreas de influência, bem como a abrangência das linhas existentes.

No que diz respeito à operação da frota, compreende aspectos como a quantidade e modelo dos veículos, horário de funcionamento, tempo de percurso, frequência de passageiros transportados, quilometragem percorrida por veículo, e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro).

O levantamento dos custos atuais engloba a receita e o balaço financeiro do sistema, a fim de pormenorizar a composição tarifária. Menciona-se, brevemente, a operação do bondinho turístico, cujo IPK é baixíssimo, culminando na não viabilidade do modal como transporte público.

Bondindinho
Fotografia: Érika Poleto

Em seguida, propõe a análise dos processos de gestão do transporte, através da observação de quais os deveres que competem à concessionária e poder concedente. Elucida aspectos de demandas no que tange à fiscalização do sistema e condutores, e atendimento ao usuário. Destaca, ademais, a responsabilidade exclusiva de prefeitura quanto à expansão das linhas e o reajuste tarifário, mediante à solicitação da concessionária.

Além de estudos sobre o ônibus, seguem, no documento, considerações sobre os modais de transporte escolar, táxi, moto táxi, aplicativos de carona, transporte por fretamento e transporte turístico, propondo um entendimento sob a ótica da legislação a eles aplicada, bem como oferta e procura de tais meios.

Cita-se o terminal rodoviário de passageiros: embora não seja administrado pela Prefeitura de Balneário Camboriú, é entendido como bem conectado à malha de transporte público urbano, uma vez próximo a 20 linhas das 24 existentes.

No que tange à tecnologia do sistema de transporte, observa-se que foi adotado o método do bilhete eletrônico. Vendido em apenas um ponto na cidade, pode ser armazenado no cartão de transporte pessoal; entretanto, cujo uso não é corriqueiro. Nada foi mencionado quanto à integração tarifária. O aplicativo de consulta de linhas e horários de monitoramento, por sua vez, apresentaram falhas quanto à usabilidade, tanto no que tange à precisão quanto à facilidade gráfica. Analisa-se, paralelamente, a eficiência positiva da identificação visual das linhas e praticidade de aplicativos paralelos para maior precisão.

Não se observa a integração oficial entre modais na cidade. A conectividade com as cidades vizinhas, por conta da interdependência econômica, ganha destaque devido a empresas particulares que realizam os trajetos, muitas vezes fazendo uso dos pontos de embarque preexistentes. Tendo em vista a pendularidade estabelecida com Camboriú, o diagnóstico comenta o protagonismo de tais fluxos diários, explicitando a superação dos índices de transporte público municipais quando comparados a tal vetor intermunicipal, por mais paradoxal que soe. Mais pessoas usam ônibus para ir e voltar de Camboriú do que dentro da própria Balneário Camboriú.

Em adição à metodologia de pesquisa empregada, foram adotadas averiguações em campo, a fim de contribuir com os resultados do diagnóstico.

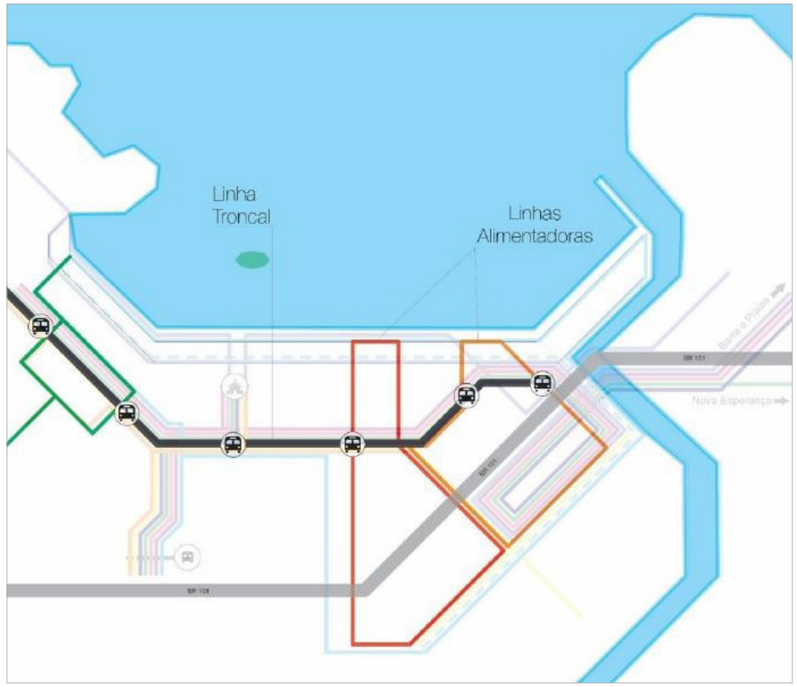
Como conclusão a primeira etapa do documento são apresentadas pesquisas diversas de engenharia, sendo elas: pesquisa de embarque e desembarque; pesquisa qualitativa de opinião; pesquisa origem-destino; pesquisa visual de carregamento; e pesquisa de velocidade e retardamento.

Propostas de soluções

Dentro das propostas foram apresentadas soluções em relação: (i) ao desenho da rede; (ii) operação; (iii) custos envolvidos; (iv) gestão; (v) outros serviços de transporte; (vi) tecnologias e comunicações com o usuário; (vii) novo Terminal Rodoviário Internacional de Passageiros; (viii) integração; (ix) transporte ativo. Dentre essas propostas serão destacadas as mais relevantes ao Plano de Diretrizes de Macro Estruturação Urbana.

Primeiramente, o conjunto de propostas de novas linhas de mobilidade se pautou na reutilização nas linhas existentes. Como conceito de projeto, adota-se a o tronco alimentador de mobilidade, no sentido paralelo à avenida Atlântica. Em conjunto, propõe-se linhas alimentadoras no sentido transversal, conectadas através de terminais.

Conceito tronco alimentados para Balneário Camboriú



Fonte: Consultran (2018)

São propostas 14 linhas que, além do sistema troncal, contemplam regiões como a estrada Interpraias, a praia dos Amores, e os bairros a Oeste da BR 101.

Quanto aos problemas de geometria de trajeto, recomenda-se a retirada de faixas de estacionamento em ruas com conflito de parada de ônibus, além da revisão do desenho de esquinas nas quais as manobras são arriscadas. É proposta, ademais, a implantação de uma faixa exclusiva para ônibus em determinadas vias.

Um novo modelo de parada é sugerido para o Município. Sua substituição é proposta em conjunto com a inserção de novas; elencam-se, também, localidades com vocação para terminais intermodais de transferência.

No que tange à operacionalização, o plano é claro quanto `a necessidade do estabelecimento de tarifas temporais (diária, mensal, anual), argumentando com estudos de caso internacionais; a renovação da frota prezaria por uma tecnologia de ponta, em conjunto com precisão de frequências e horários, que são individualmente explanados, no documento.

Dentre as propostas, merecem destaque: frequência, itinerários e intervalos confortáveis; asseio, cortesia e segurança; comunicação visual padronizada; avisos visuais e sonoros; informações das rotas e itinerários dentro do ônibus; climatização; ônibus com piso rebaixado.

Mais além, propõe um novo modelo de gestão para Secretaria de Mobilidade, salientado a necessidade de terceirização do máximo de atividades possíveis, mediante a fiscalização governamental. Apresenta, também, um projeto de comunicação gráfica para todo o sistema, incluindo pontos e linhas.

Logo prévio escolhido

Identificação visual dos onibus

Fonte: Consultran (2018)

Quando à integração interurbana, propõe-se um novo Terminal Rodoviário Internacional de Passageiros, conectando-o à rede de transporte local.

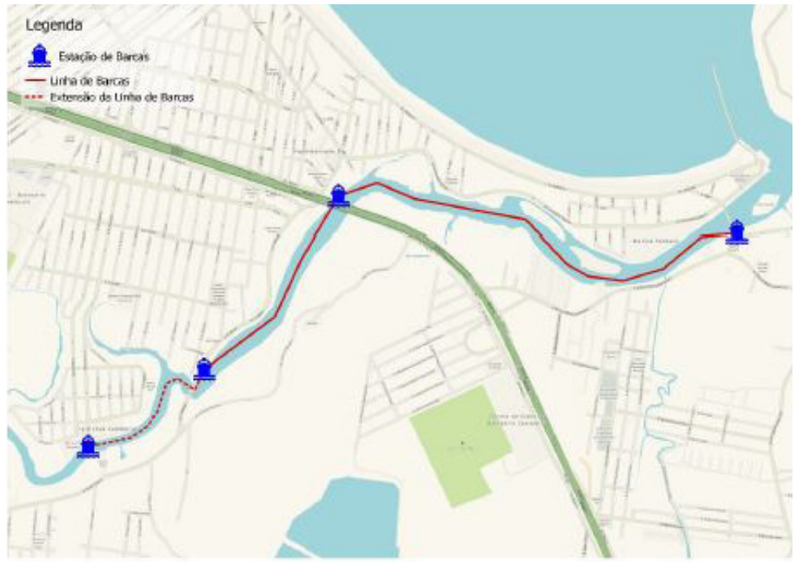
No que diz respeito à integração intermodal, ressalta o uso cicloviário: além da expansão intermunicipal das ciclovias, as propostas abrangem a instalação de paraciclos e bicicletários, assim como adaptação dos ônibus para transporte das bicicletas pessoais. Para isso, frisa também a necessidade da adoção de políticas públicas pela prefeitura: Dia Mundial sem Carro; projeto Atlântica Ativa; prêmio "Empresa Amiga da Bicicleta". Conclui sugerindo a adoção de desenhos de rua que possibilitem a adoção de "Zonas Calmas de Tráfego", priorizando o ciclista e o pedestre.

O plano também sugere a utilização do transporte fluvial utilizando o Rio Camboriú.

Localização do futuro terminal rodoviário internacional de passageiros

Fonte: Consultran (2018)

Proposta de transporte fluvial utilizando o Rio Camboriú



Fonte: Consultran (2018)

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

e|Plano Municipal de Cultura

O Plano Municipal de Cultura de Balneário Camboriú (SC) foi um dos alicerces legais elaborado pela Fundação Cultural de Balneário Camboriú, válido por dez anos, de 2015 a 2025. Este mesmo Plano, criado por uma Comissão de Elaboração com a parceria de servidores da Fundação Cultural e do Conselho Municipal de Política Cultural, foi instituído pela Lei Nº3796, de 21 de junho de 2015.

Objetivos

O objetivo do Plano é o de regular e nortear a execução da política municipal de cultura em concordância com o Plano Nacional de Cultura, definindo eixos, diretrizes e metas apresentadas em ações. Estas Metas e suas respectivas ações devem ser revisadas a cada três anos, durante a Conferência Municipal de Cultura.

Área de intervenção

A área de intervenção é todo o Município de Balneário Camboriú.

Construção coletiva do Plano

A proposição do Plano surgiu durante a 2a Conferência Municipal de Cultura, lugar onde foi constituída a Comissão de Elaboração do Plano após o Município assumir o compromisso de implantar o Sistema Municipal de Cultura com todos os seus instrumentos, entre eles o Plano Municipal de Cultura (PMC).

Pré-conferências foram realizadas como espaços de mobilização das câmaras setoriais e outros setores da cultura. Essa ação resultou na constituição de 13 espaços de debate que apresentaram levantamento de aspectos do diagnóstico, bem como apontaram proposições para o setor da cultura. Estes documentos foram a base da elaboração da proposta que serviu de referência para nortear o debate sobre a cultura no Município durante a 2ª Conferência.

Quanto à elaboração do Plano especificamente, foram desenvolvidas quatro etapas após a segunda Conferência. A primeira teve como objetivo a legitimação, elaborando a Lei Nº3796, de 21 de junho de 2015, que instituiu o Plano Municipal de Cultura e criou o Sistema Municipal de Informações e Indicadores Culturais do Município. As outras três etapas centraram-se em elaborar os eixos, diretrizes, metas e ações que compõem o documento, bem como os mecanismos de monitoramento da execução.

Foram dois anos de trabalho desenvolvido semanalmente pela Comissão de elaboração do Plano e, a cada fase concluída, apresentado em reunião específica do Conselho Municipal de Política Cultural e em fóruns com a sociedade mais ampla, com o objetivo de democratizar a discussão, receber contribuições e validar cada etapa produzida.

Síntese do diagnóstico

O diagnóstico foi dividido em duas temáticas, a primeira registrando a trajetória histórica do setor da cultura e seus equipamentos, e a segunda, com uma breve caracterização e histórico do Município.

A trajetória histórica do setor da cultura e seus equipamentos apresenta instrumentos legais e a formação de departamentos como o Departamento de Cultura, Centro Municipal de Cultura Castro Alvez, Fundação Cultural de Balneário Camboriú, 11 Câmaras Setoriais que formam o Conselho Municipal de Política Cultural e a Lei Municipal de Incentivo e Fomento à Cultura.

O Plano também lista itens importantes como os equipamentos municipais, projetos e ações, cursos, pesquisas, feiras, eventos culturais, equipamentos cultuais, acervos, patrimônio cultural, iniciativas privadas e de outras secretarias municipais.

Hotel Marambaia
Fotografia: Érika Poleto

Engenho de Farinha de Mandioca de Taquaras
Fotografia: Érika Poleto

Dentro da caracterização e histórico do Município, é apresentada a Lei Estadual nº 960, de 08 de abril de 1964, referente ao desmembramento de Balneário Camboriú do Município de Camboriú, e a criação do Município em 20 de julho de 1964. Descreve sua colonização luso-açoriana e grupos étnicos que constituem sua população.

Apresenta as escavações arqueológicas de sambaquis e a origem do topônimo Camboriú das quais se destacam: "onde o rio camba" e "rio das pequenas cercas de varas".

Eixos e Diretrizes do Plano

O Plano é organizado em seis eixos com 13 diretrizes. Estas diretrizes estão subdivididas em 32 metas, com 108 ações. Constituem-se eixos do plano, com suas respectivas diretrizes:

- **Eixo I - Gestão Cultural Democrática e Participativa.** Diretrizes: A - Implantação e implementação das instâncias do Sistema Municipal de Cultura; B - Participação e controle social na cultura; C - Implantação do Sistema Municipal de Informações e Indicadores Culturais – SMIIC; D - Fortalecimento da FBCB e suas unidades; E - Fortalecimento das relações da FCBC com os demais órgãos do governo e da sociedade civil.
- **Eixo II - Formação e Qualificação em Cultura.** Diretriz A - Desenvolvimento de programa de formação para gestores governamentais e não governamentais, conselheiros e artistas.
- **Eixo III - Fomento, Financiamento e Fundo.** Diretriz A - Fortalecer a operacionalização do Sistema de Financiamento Público da Cultura.
- **Eixo IV - Cidadania, Inclusão e Direitos Culturais.** Diretrizes: A - Ampliação do acesso à cultura e às tecnologias sociais e descentralização da rede de equipamentos, serviços e espaços culturais; B - Valorização, fomento e divulgação das iniciativas culturais locais e articulação em rede.
- **Eixo V - Cultura, Cidade e Desenvolvimento.** Diretrizes: A - Institucionalização de territórios criativos e valorização das manifestações culturais para o desenvolvimento local; B - Fomento à criação e produção; difusão, distribuição e comercialização.
- **Eixo VI - História, Memória e Patrimônio Cultural.** Diretrizes: A - Implantar no município as políticas públicas nacionais de proteção e salvaguarda do direito à memória e às identidades; B - Fomentar e promover a formação, a pesquisa e a difusão das expressões do patrimônio.

Rio Camboriú
Fotografia: Érika Poleto

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

f|Plano Municipal de Turismo

O Plano Municipal de Turismo de Balneário Camboriú (SC) foi elaborado através de parceria entre a Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú (PMBC) com o serviço Nacional de Aprendizagem Comercial Santa Catarina (SENAC/SC), válido por dez anos, de 2015 a 2025. Este mesmo Plano foi instituído a partir da Lei Nº4224, de 21 de dezembro de 2018.

Objetivos

O objetivo do Plano é o de ordenar e integrar esforços para o desenvolvimento da atividade turística no Município, definindo e orientando ações para o turismo local através de programas e ações de curto, médio e longo prazo, articuladas com políticas de diversos níveis institucionais, bem como as peculiaridades, vocações e anseios da sociedade.

Área de intervenção

Á área de intervenção é todo o Município de Balneário Camboriú, considerando também proposições de cooperação com os municípios vizinhos, visando a regionalização da atividade turística.

Síntese do diagnóstico

O diagnóstico foi estruturado sob duas vertentes, a técnica, a partir de análise documental, arranjo estrutural e institucional, e a social, a partir de participação da sociedade civil organizada e gestores públicos.

Dentro deste diagnóstico, foram levantados aspectos gerais do Município, como: história; meios de acesso (rodoviário, aquaviário e aéreo); dados institucionais relacionados à Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico, Fundo Municipal de Turismo (FUMTUR), Conselho Municipal de Turismo (COMTUR), e a Instância de Governança Costa Verde & mar.

É relevante ressalvar que o Município pertence à região Turística Costa Verde & Mar, no formato do Conselho Regional de Turismo (Convemar). Essa região é composta também pelos municípios de Piçarras, Bombinhas, Camboriú, Ilhota, Itajaí, Itapema, Navegantes, Penha e Porto Belo, sendo essencial a compreensão do eixo do turismo como uma questão regional, e não apenas municipal.

O Plano trata também acerca dos recursos e atrativos turísticos, colocando em destaque: (i) recursos e atrativos culturais, onde encontram-se a Casa Linhares, o complexo de Museus no Complexo Ambiental Cyro Gevaerd, feiras e eventos, igrejas, dentre outros; e (ii) recursos e atrativos naturais, destacando as praias, o Parque Natural Municipal Raimundo Gonçalez Malta, e complexos ambientais.

Seguidamente, o diagnóstico apresenta as infraestruturas turísticas e de apoio, como: (i) meio de hospedagem; (ii) estabelecimentos de alimentos e bebidas; (iii) espaços para realizações de eventos; (iv) equipamentos de lazer; (v) compras; (iv) serviços de apoio.

Destaca-se o novo centro de eventos como indutor da atividade turística, que terá capacidade de acomodar até 60 mil pessoas, distribuídas em dois espaços de exposição e dois salões para convenções, além de um estacionamento descoberto para 875 automóveis.

A caracterização do fluxo turístico foi baseada na grama de lixo produzida por pessoa a cada mês somada ao ingresso de ônibus turísticos no Município, que apresenta quase quatro milhões de turistas ao ano (Tabelas 3 e 4).

Tabela 3 - Fluxo turístico

2018 (0,719g)		2019 (0,719g)	
MÊS	Turista/ mês	MÊS	Turista/ mês
JANEIRO	805.018	JANEIRO	775.140
FEVEREIRO	495.312	FEVEREIRO	412.606
MARÇO	338.512	MARÇO	337.171
ABRIL	229.667	ABRIL	263.149
MAIO	166.574	MAIO	187.081
JUNHO	170.970	JUNHO	165.154
JULHO	200.514	JULHO	220.996
AGOSTO	147.653	AGOSTO	153.986
SETEMBRO	204.048	SETEMBRO	160.571
OUTUBRO	255.129	OUTUBRO	263.712
NOVEMBRO	304.836	NOVEMBRO	322.370
DEZEMBRO	520.993	DEZEMBRO	525.953
TOTAL	3.839.226	TOTAL	3.787.889

Fonte: Sectur (2020)

Tabela 4 - Entrada de ônibus turisticos

MÊS	2018	2019	2018	2019
	ÔNIBUS		PASSAGEIROS	
JANEIRO	1364	1009	56298	40645
FEVEREIRO	928	580	38432	23231
MARÇO	805	649	33282	24582
ABRIL	464	520	17894	20562
MAIO	120	261	3753	9249
JUNHO	124	101	4241	2876
JULHO	214	270	7304	9234
AGOSTO	104	99	2911	3032
SETEMBRO	310	270	10794	9488
OUTUBRO	566	549	20805	19953
NOVEMBRO	877	876	33935	34177
DEZEMBRO	975	936	38887	37654
TOTAL	**6.851**	**6.120**	**268.547**	**234.683**

Fonte: Sectur (2020)

Diretrizes do Plano

Constituem-se diretrizes do Plano: I - desenvolvimento da economia local; II - diversificação e qualificação da oferta turística; III - expansão e qualificação da demanda turística; IV - melhoria na infraestrutura pública turística; V - melhoria nas relações sociais e na parceria público/privada; VI - preservação e valorização do patrimônio histórico, cultural e natural; VII - promoção do destino; VIII - sustentabilidade e monitoramento; IX - qualificação profissional, dos serviços e da produção associada; X - empreendedorismo, captação e promoção de investimentos; XI - informação ao turista, promoção e apoio à comercialização.

Construção coletiva do Plano - Propostas e ações

O processo de planejamento e proposição do Plano foi construído a partir de oficinas temáticas, estas divididas nos seguintes temas: (i) planejamento e posicionamento de mercado; (ii) qualificação profissional, dos serviços e da produção associada; (iii) empreendedorismo, captação e promoção de investimentos; (iv) infraestrutura turística; (v) informação ao turista, promoção e apoio à comercialização; (vi) monitoramento.

Dentro destas foram realizados diagnósticos através da análise por matriz SWOT (oportunidades/ ameaças/ pontos fortes / pontos fracos).

Como resultado, foram elaborados quadros de proposições contendo quatro Programas e sete subprogramas com objetivos, projetos, ações, abrangência, parceiros, recursos, prazo, responsáveis e prioridade. Sendo os programas e subprogramas:

A) Programa 1 - Qualificação profissional, dos serviços e da Produção Associada;

Subprograma 1: Capacitação por meio da sensibilidade e mobilização;

B) Programa 2 - Empreendedorismo e Políticas Públicas do Turismo;

Subprograma 1: Valorização da identidade cultural;

Subprograma 2: Fortalecimento das políticas públicas e parcerias;

Subprograma 3: Inovação e diversificação da oferta turística;

C) Programa 3 - Informação ao Turista, Promoção e Divulgação do Destino Turístico;

Subprograma 1: Informações ao turista

Subprograma 2: Promoção e divulgação do destino

D) Programa 4 - Sustentabilidade

Subprograma 1: Práticas de sustentabilidade.

Praia Central
Fotografia: Érika Poleto

Praia de Taquaras
Fotografia: Érika Poleto

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

g|Projeto Orla

O Plano de Gestão Integrada da Orla de Balneário Camboriú (PGI) encontra-se dentro do Projeto Orla, que visa compatibilizar as políticas ambiental, urbana e patrimonial por meio da gestão integrada.

As políticas atuais de gestão da zona costeira brasileira visam a municipalização, desta forma com a assinatura do Termo de Adesão à Gestão de Praias (TAGP) em 2017, atualizado pela Portaria nº 44/2019, a gestão das praias marítimas de Balneário Camboriú e seu território, foi transferida ao Município. O PGI de Balneário Camboriú se inclui entre os desdobramentos do Termo, tendo como finalidade estabelecer condições para uma melhor gestão da zona costeira, buscando uma melhoria contínua, dirigida para o uso racional e a qualificação ambiental e urbanística desses territórios.

A metodologia empregada no PGI de Balneário Camboriú foi pré-determinada pelo Projeto Orla, com instruções para gestores atuarem em conjunto com a sociedade civil, desenvolvimento de diagnósticos e classificação e formulação de cenários.

Objetivos

O PGI da Orla de Balneário Camboriú teve como objetivo criar um canal de diálogo entre grupos sociais, governamentais e não-governamentais, a fim de subsidiar a ação da administração pública para a melhoria continuada e sustentável das praias de Balneário Camboriú.

Área de intervenção

A área de intervenção é composta pela orla municipal de Balneário Camboriú, com extensão de aproximadamente 24 km de costa atlântica, incluindo os meandros dos estuários do Rio Camboriú e do Ribeirão Ariribá. São definidas três unidades de planejamento: Praia dos Amores, Praia Central e Costa Brava.

Síntese do diagnóstico

O diagnóstico organiza-se a partir de três eixos de análise:

1. **Atributos Naturais e Paisagísticos da APA Costa Brava;**

2. **Atividades Geradoras dos Problemas e Atores Envolvidos**, no qual cita-se: (a) o desrespeito à legislação ambiental; (b) uso indevido da área de vegetação de restinga; e (c) Degradação ambiental. Relacionados principalmente aos seguintes impactos: (i) Perda da biodiversidade; (ii) Perda de proteção costeira; (iii) Perda paisagística; e (iv) Uso inadequado do solo.

3. **Problemas e potencialidades** no uso e ocupação e impactos na orla, destacando-se: problemas - relacionados, em sua maioria, à degradação ambiental; potencialidades - futura aprovação do selo Bandeira Azul para as praias.

4. **Estrutura Fundiária**, onde é feita a análise do histórico de ocupação e das questões de conflito fundiário na região.

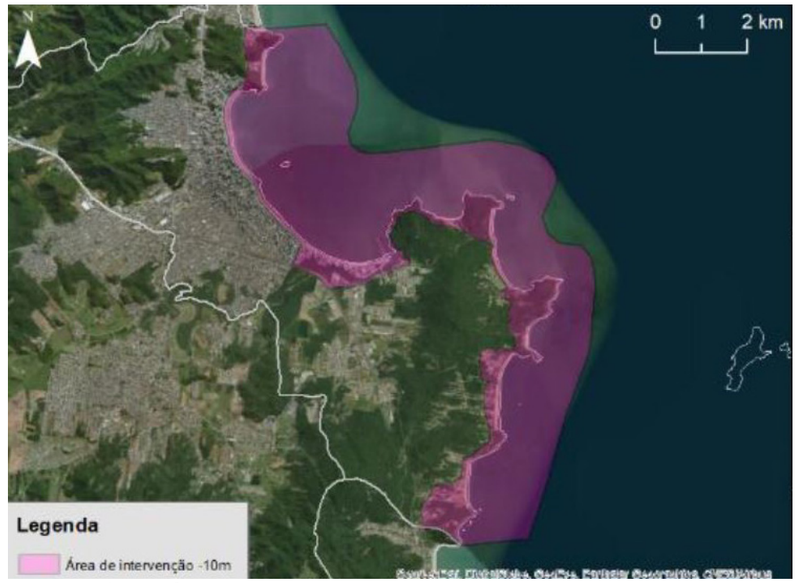
Cenários da Orla

Propõe-se a análise da Orla de Balneário Camboriú em três trechos de planejamento: Costa Brava, Praia Central e Praia dos Amores, todos divididos em subtrechos. Como base das propostas, se estabelecem três cenários: a análise do cenário atual; compreensão do cenário tendência; e, por fim, o desejado.

Propostas e ações

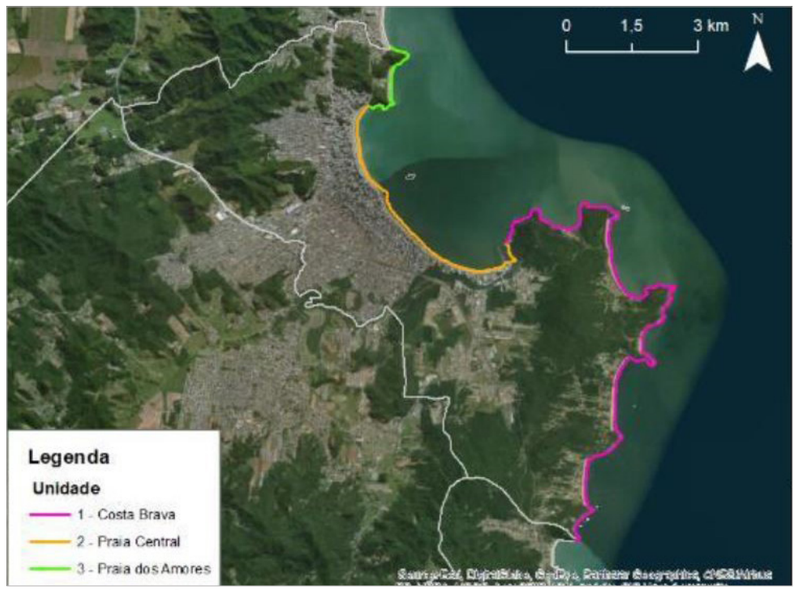
As propostas foram desenvolvidas a fim de atingir os cenários desejados, de acordo com a etapa do diagnóstico, em cada subtrecho. O compilado final de proposições deriva de um apanhado geral das ações sugeridas.

Área de intervenção do Projeto Orla no Município de Balneário Camboriú



Fonte: Projeto Orla

Unidades da Paisagem da Orla do Município de Balneário Camboriú



Fonte: Projeto Orla

No que tange ao meio ambiente, pode-se citar: a necessidade da reintrodução de espécies nativas; rearborização urbana; remoção de espécies exóticas; campanhas de conscientização ambiental; implantação de programas como o “Lixo fora d’água”; monitoramento dos recursos hídricos; fiscalização; elaboração do Planejamento Espacial Marinho.

Quanto à infraestrutura, menciona-se: novas servidões e passarelas para as praias; a criação de um parque para cachorros; instalação de banheiros; novas alternativas de transporte público; finalização e aplicação do Plano de Manejo da APA Costa Brava e do Plano de Mobilidade; melhoria da sinalização urbana; estímulo ao transporte alternativo; implantação de paraciclos e boias sinalizadoras.

A etapa de propostas é finalizada através da análise dos subsídios e meios existentes para a profícua implantação do Plano. Para tanto, aponta instrumentos legais existentes, bem como órgãos e secretarias, que permitiriam o estabelecimento das ações normativas de acordo com o deliberado no documento.

Vista de Taquarinhas do mirante
Fotografia: Érika Poleto

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

h|Plano de Manejo da APA Costa Brava

A Área de Proteção Ambiental (APA) Costa Brava, foi criada no ano de 2000, instituída Lei Municipal n° 1985/2000, como parte de medida mitigadora da construção da Rodovia Rodesindo Pavan – conhecida como Interpraias, que percorre a APA Costa Brava, servindo como principal acesso às praias dessa região.

O Artigo 122 da Lei do Plano Diretor de 2006, determinou que os objetivos e diretrizes para a Área a APA Costa Brava ficaria sujeita as definições do Plano de Manejo da APA Costa Brava, ou seja, até a finalização do Plano de Manejo a legislação descrita no Zoneamento do Plano Diretor Vigente vigora.

No ano de 2016 iniciou-se o processo de desenvolvimento do Plano de Manejo, no entanto as propostas de uso e ocupação do solo estão em discussão até o ano atual (2020).

Desta forma, aqui serão apresentadas questões do diagnóstico referente ao documento entregue em 2016, e os Zoneamentos discutidos até o presente momento (maio de 2020).

A metodologia adotada para o Plano perpassa seis etapas: (1) Diagnóstico ambiental e socioeconômico; (2) Diagnóstico Participativo; (3) Avaliação Estratégica; (4) Zoneamento; (5) Programa de Gestão; (6) Plano de Manejo APA Costa Brava.

Objetivos

O objetivo do Plano é a proteção da APA pela sua diversidade, podendo também ser utilizado de forma a atender aos interesses econômicos da comunidade local de forma sustentável, através de instrumentos como seu Zoneamento. Visa promover o manejo da Unidade, através do uso controlado dos recursos naturais (Capacidade de carga da UC), fomentando o desenvolvimento econômico, turístico e cultural.

Área de intervenção

A área de intervenção é da APA trata-se de uma área de 1.066,59 ha, com 27 km de perímetro, que inclui as praias de Taquarinhas, Taquaras, Pinho, Estaleiro e Estaleirinho e suas morrarias respectivas. A praia de Laranjeiras, bem como a porção da área Quilombola além da BR-101 não fazem parte da APA, conforme sua Lei de Criação, no entanto o diagnóstico e Plano de Manejo apresentado sugere a inclusão destas áreas em uma revisão e expansão futura da APA.

Síntese do diagnóstico

O diagnóstico foi realizado a partir da caracterização ambiental, social, econômica e cultural, dividido em três tópicos: meio físico; meio biótico; e meio antrópico.

1. **Meio Físico:** realizado através informações bibliográficas existentes e visitas técnicas, aborda: Características climáticas; oceanográficas (ressaltam a necessidade do monitoramento da deposição de sedimentos nas praias); geológicas (destaque para áreas de deslizamento); hidrológicas (caracterização das seis bacias hidrográficas); hidrogeológicas (disponibilidade de águas subterrâneas).

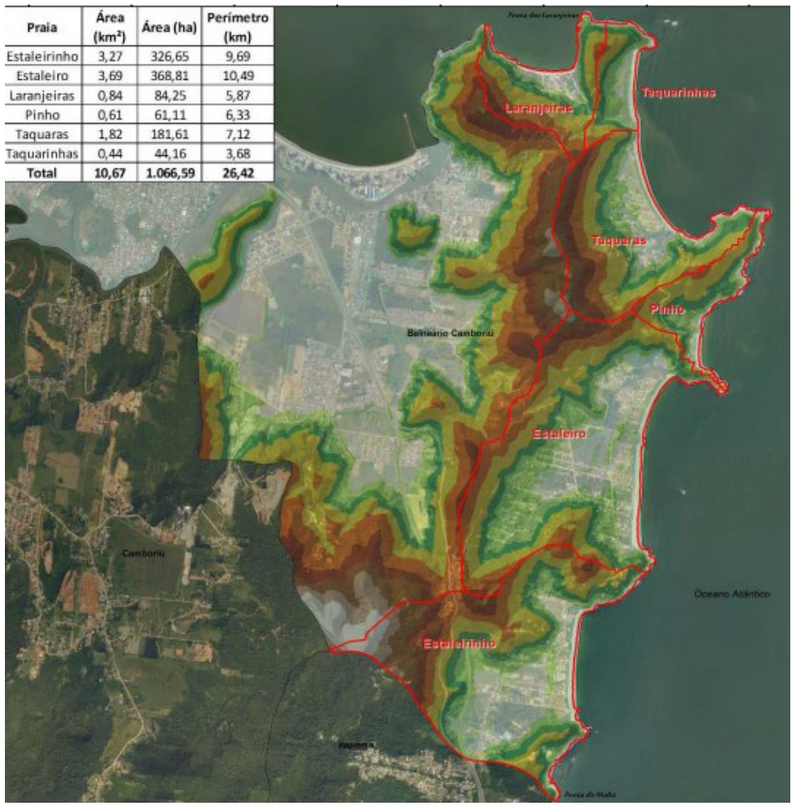
2. **Meio Biótico:** realizado através de estudos e informações disponíveis na literatura, assim como pesquisas de campo na APA, trata tanto da fauna, quanto da flora.

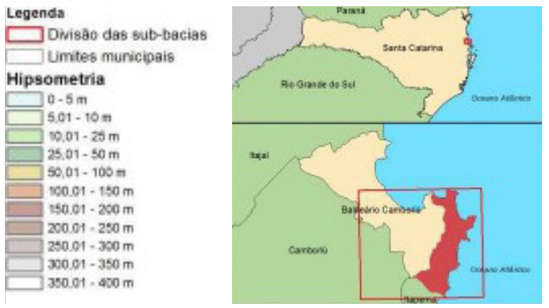
Fauna: biodiversidade marinha, terrestre e dulcícola

Flora: a caracterização acorre de acordo com a subbacia, e engloba a biodiversidade terrestre e dulcícola, com os estágios de regeneração e tipologias vegetais. Ressalta o bom estado de conservação da vegetação, mesmo nas áreas mais ocupadas da APA. As áreas de restinga, no entanto, são mais preocupantes.

Perímetro inicial da APA Costa Brava

Praia	Área (km²)	Área (ha)	Perímetro (km)
Estaleirinho	3,27	326,65	9,69
Estaleiro	3,69	368,81	10,49
Laranjeiras	0,84	84,25	5,87
Pinho	0,61	61,11	6,33
Taquaras	1,82	181,61	7,12
Taquarinhas	0,44	44,16	3,68
Total	**10,67**	**1.066,59**	**26,42**





Fonte: Plano de Manejo da APA Costa Brava

Em seguida, apresenta-se o levantamento sobre as áreas de relevância ambiental dentro da APA, contemplando, portanto, tanto as UCs presentes quanto as Áreas de Proteção Permanente (APPs). No que tange ao topo dos morros, o Plano de Manejo comenta que, de acordo com o Código Florestal, enquadram-se como áreas de preservação aqueles superiores a 100 metros e com declividade superior a 25 graus – o que não abrange nenhum dos picos presentes. Conclui-se, por conseguinte, que as APPs a serem preservadas são relativas aos cursos d'água e áreas de restinga.

3. **Meio antrópico**, dividido em: aspectos econômicos; aspectos socioculturais; infraestrutura urbana;saneamentobásico;turismo; demografia; e caracterização da ocupação.

Aspectos econômicos - através de dados censitários (IBGE). Divididos por sub-região, analisa as dinâmicas econômicas presentes, destacando os pontos de interesse e como eles podem funcionar como subsídio ao plano de manejo.

Aspectos socioculturais - através de pesquisas bibliográficas e caracterizações em campo, destaca o aspecto da formação social na área, dando destaque ao engenho de farinha, à comunidade quilombola do Morro do boi, aos Sambaquis da praia de Laranjeiras, à pesca artesanal e a demais atividades culturais e festivais.

Infraestrutura urbana - através de levantamentos de campo e informações de órgãos oficiais, analisa questões como: transporte público; sistema viário; equipamentos urbanos (saúde, educação, cultura, religião, segurança e lazer); caracterização da ocupação (evolução urbana, zoneamento, ocupação e uso do solo, paisagem urbana, insolação e sombreamento, ventilação).

Saneamento básico é analisado através do Plano Municipal de Saneamento Básico e trata sobre: abastecimento, esgoto, drenagem, resíduos, qualidade da água.

Turismo é analisado através de pesquisas bibliográficas e caracterizações em campo.

Demografia, tratada a partir de dados censitários (IBGE). Analisa-se segundas residências, fluxos, perfil, capacidade de carga das praias, e caracterização da ocupação.

Por fim, na caracterização da ocupação são tratados dos aspectos da evolução urbana, zoneamento, ocupação e uso do solo, paisagem urbana, insolação e sombreamento, ventilação.

Propostas e ações

Como citado inicialmente, a Proposta do Zoneamento Ecológico Econômico do Plano de Manejo não foi imediatamente aceita pela população.

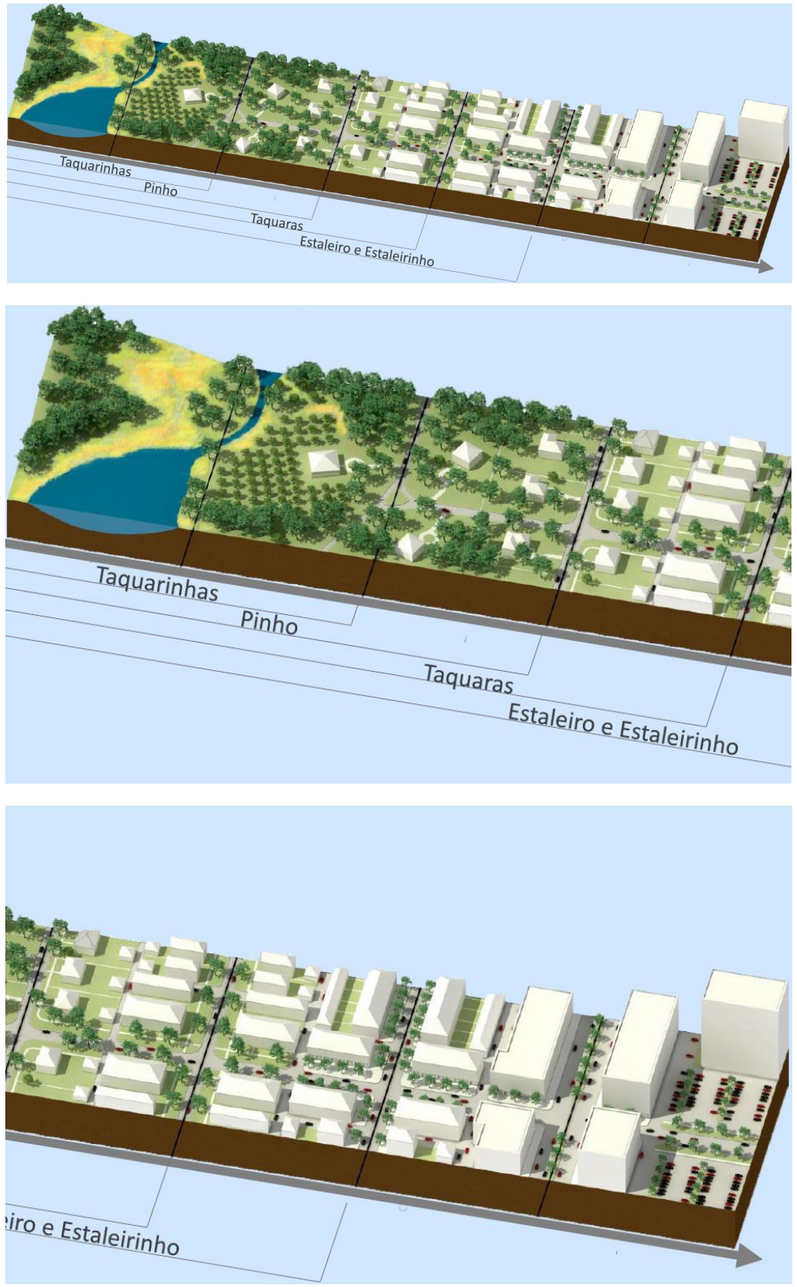
Em um primeiro momento, foi proposto o Zoneamento no Plano de Manejo pela empresa Ecolibra, no ano de 2016, não aprovado pelo Conselho Gestor da APA.

Seguidamente o grupo "APA que queremos" propôs uma versão diferenciada, incorporando algumas sugestões e críticas a fim de flexibilizar a questão da preservação.

Propõe-se, ademais, um novo zoneamento e novos parâmetros construtivos para a área. Sugere-se, também, a criação do Parque Ambiental de Taquarinhas e do Parque Ambiental da Pedreira. Além disso a proposta continha conceitos do Novo Urbanismo que incluíam centralidades urbanas mais ou menos adensadas dependendo da característica da praia, visando a otimização dos serviços públicos.

Essa proposta também determinava os parâmetros de uso e ocupação do

Conceitos do Novo Urbanismo apresentados pelo grupo "APA que queremos"



Fonte: Plano de Manejo da APA Costa Brava

solo para cada região. Essa proposta foi apresentada ao Conselho Gestor para apreciação.

Depois disso, foi realizada uma consulta popular registrada no TRE promovida pelas associações de moradores da APA, e a partir dela criados dois grupos de trabalho a fim de unir as propostas previamente apresentadas, resultando no Zoneamento aprovado pelo Conselho Gestor até o momento (março de 2020). Dentre as sugestões do novo Zoneamento, estão:

1. Retirar a praia de Laranjeiras da APA para seguir o que a lei de criação da APA delimita e apresenta;

2. Colocar nos planos, programas e projetos a sugestão de inclusão de laranjeiras e a Costa das Orquídeas futuramente dentro da APA;

3. Inclusão de fotos de 1938 a 2000 para mostrar que a agricultura de subsistência já havia degradado a área;

4. Considerar a susceptibilidade a deslizamentos em zonas de alto risco;

5. Rever as APPs de recursos hídricos;

6. Rever a metodologia apresentada para definição das características hidrológicas e hidrogeológicas.

Foi também incoporado ao Plano de Manejo conceitos do Novo Urbanismo.

As Zonas sugeridas foram:

1. **Zona de Proteção Prioritária Montanhosa (ZP1)** – voltada a proteção das morrarias, permitindo gabarito de até dois pavimentos e lote mínimo de 2000 m²;

2. **Zona de Proteção Prioritária Especial de Transição (ZP2)** – base das morrarias, voltada a transição entre as áreas mais íngremes às planas, permite gabarito até dois pavimentos e lote mínimo de 2000 ²;

3. **Zona de Conservação Prioritária Preamar (ZC1)** – voltada a proteção das áreas de Beira Mar de Praia e Beira Mar de Costões;

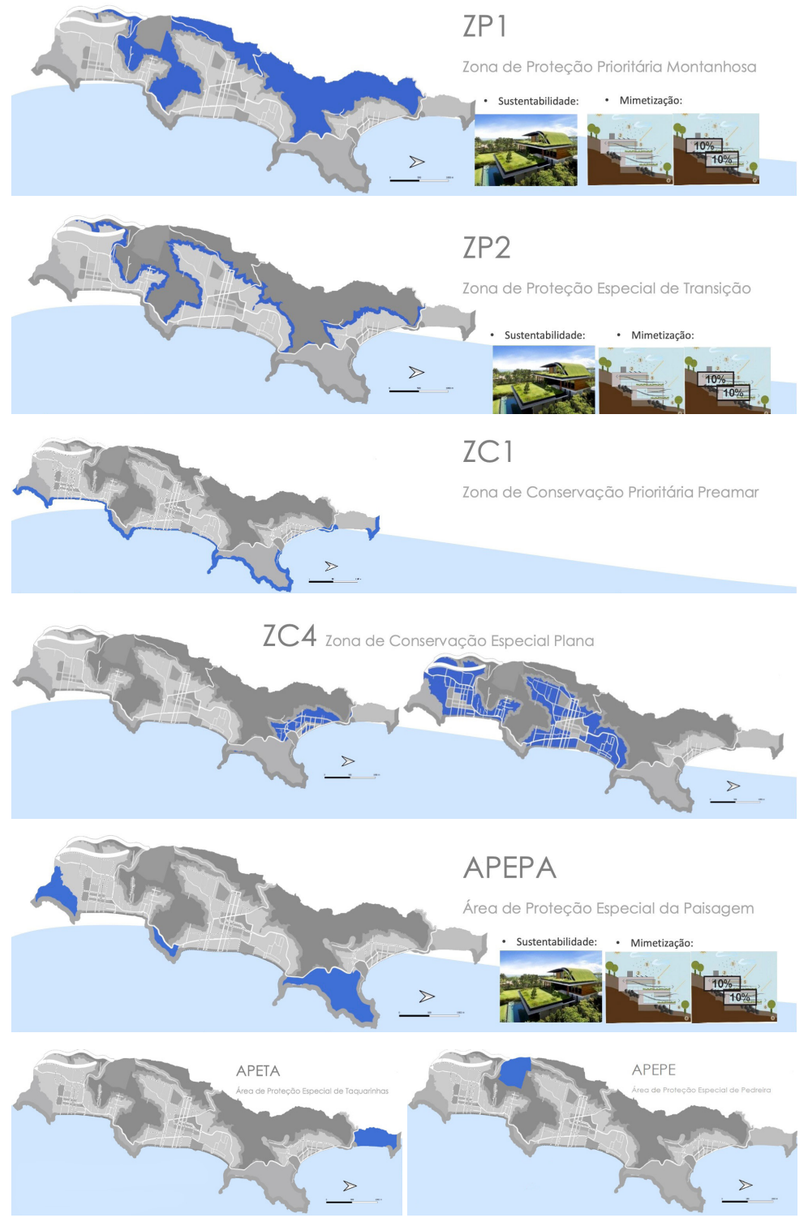
4. **Zona de Conservação Especial Plana (ZC4)** – localizada das áreas planas das Praias Pinho, Taquaras, Estaleiro e Estaleirinho, voltada a determinar uso e ocupação de regiões já urbanizadas, permitindo até 3 pavimento e lote mínimo de 500m²;

5. **Área de Proteção Especial da Paisagem (APEPA)** – voltada a proteção das visuais da paisagem local, permite até dois pavimentos e lote mínimo de 5000 m²;

6. **Área de Proteção Especial de Pedreira (APETA)** – voltada a criação do Parque Ambiental da Pedreira, utilização para turismo ecológico e restrição de ocupação.

7. **Área de Proteção Especial de Taquarinhas (APEPE)** - voltada a criação do Parque Ambiental de Taquarinhas, utilização para turismo ecológico e restrição de ocupação.

Zonas propostas



Fonte: Plano de Manejo da APA Costa Brava

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

i|Plano de Manejo Parque Raimundo Malta

A Unidade de Conservação referente ao Parque Ecológico Municipal do Rio Camboriú (hoje Parque Natural Municipal Raimundo Gonçalez Malta) foi criada em 1993, e abriga, desde 1998, a Secretária do Meio Ambeinte (SEMAM). Em 2006, foi recategorizada como Parque Natural.

A fim de atender às exigências do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), a Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú contratou, em 2017, a UNIVALI para elaboração do Plano de Manejo do Parque, a fim de propiciar uma gestão efetiva para o mesmo.

Objetivos

O principal objetivo do Plano é, através do diagnóstico estabelecido na metodologia, conceber propostas para o Parque a fim de promover seu uso sustentável, enquanto Unidade de Conservação. De acordo com a legislação federal, cabem às Unidades de Conservação (UCs) preservar ecossistemas naturais de grande relevância ecológica e beleza cênica, possibilitando a realização de pesquisas científicas e o desenvolvimento de atividades de educação e interpretação ambiental, de recreação em contato com a natureza e de turismo ecológico.

Síntese do diagnóstico

O diagnóstico do Plano de Manejo do Parque tem início com a contextualização das UCs em nível federal, estadual e municipal. No que tange à legislação do Município de Balneário Camboriú, ressalta a diferença estabelecida entre duas categorias de manejo: as Unidades de Uso Sustentável, relativas a APA Costa Brava e à RPPN Reserva Normando Tedesco; e a Unidade de Proteção Integral, relativa ao Parque Raimundo Malta.

O primeiro aspecto analisado, em âmbito regional, foi a caracterização ambiental e social. Para tanto, fez-se a análise dos seguintes fatores de Balneário Camboriú: (i) Aspectos físicos (clima, geologia e geomorfologia, relevo, solos, hidrologia); (ii) Aspectos naturais (biomas, estágios e tipologias de vegetação); (iii) Aspectos sociais e econômicos (história, cultura, democracia, economia, educação).

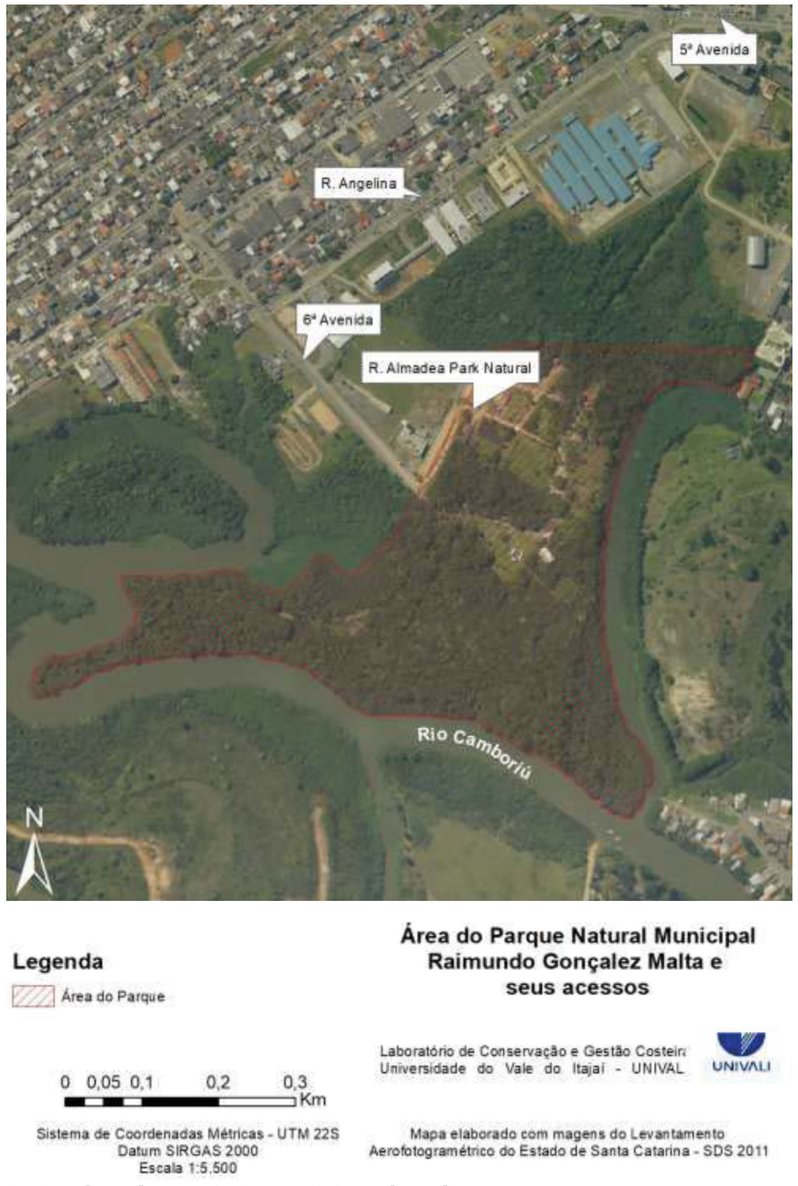
No que tange ao parque, especificamente, o diagnóstico é elaborado a partir coleta de dados secundários e visitas de campo. Os principais eixos de análise foram: (i) Meio físico (geologia e geomorfologia, relevo, solos, hidrologia); (ii) Meio biótico (fauna, flora); (iii) Meio socioeconômico (infraestrutura presente; situação de saneamento, abastecimento, esgoto, resíduos, drenagem e visitação pública). Foi realizada pesquisa de percepção social, por meio de levantamento bibliográfico e pesquisa qualitativa realizada através de entrevistas elaboradas com base em um roteiro estruturado da seguinte maneira: perguntas abertas e fechadas; perfil socioeconômico; percepção sobre o parque; avaliação das infraestruturas.

Também foi considerada a análise da paisagem do parque e entorno, através de imagens aéreas, visitas a campo e registros fotográficos, sob os seguintes aspectos: situação fundiária/uso e cobertura do solo da região (entorno); uso e cobertura do solo do parque; legislação pertinente; pressão sobre recursos naturais; estrutura espacial da paisagem.

Planejamento

Após a coleta dos dados que geraram o diagnóstico, de forma participativa foi formado o Conselho Gestor, e em seguida teve início o desenvolvimento de um Mapa Situacional do Parque, visando a formulação da matriz para análise estratégica do desenvolvimento da UC. Para tanto, foi realizado o mapeamento de problemas e situações, a partir da primeira etapa, e, dessa forma, estabelecidos os Pontos

Área do Parque Natural Municipal Raimundo Gonçalez Malta e seus acessos



Fonte: Plano de Manejo Parque Raimundo Malta

Fracos e Ameaças, e Pontos Fortes e Oportunidades.

Propostas e ações

A premissa das ações propostas é a preservação da biodiversidade, possibilitando educação, pesquisa, recreação em contato com a natureza e sensibilização da população. Dentre os objetivos estratégicos citados, destacam-se:

- Ampliar o número de visitantes estrangeiros, sem ultrapassar a capacidade de suporte de visitação pública, condicionada a satisfação dos usuários e a conservação dos ecossistemas e da biodiversidade;
- Desenvolver Programa de Comunicação para abrangência nos países de mais fácil aderência, assim como para a comunidade local, nesse caso, resgatando a sua afetividade;
- Atrair orçamento de investimentos públicos e privados como forma de suprir as deficiências na gestão;
- Ampliar recursos humanos destinados à gestão do Parque.

Destacam-se dentre as propostas específicas:

- Proteger amostras representativas de Floresta Ombrófila Densa Aluvial e de Manguezal em meio ao ambiente urbanizado;
- Proteger ambientes fluviais e lacustres em meio ao ambiente urbanizado;
- Estimular atividades de observação de aves de forma a oportunizar a sensibilização ambiental;
- Restringir as ocupações e as atividades de instituições públicas localizadas no interior e nas adjacências do Parque de forma a não as ampliar;
- Ampliar a área do Parque e manter uma Zona de Amortecimento no entorno de forma a conter a pressão urbana e os seus efeitos negativos nos ecossistemas e na biodiversidade do Parque;
- Integrar o Parque com a comunidade local de forma que a mesma reconheça a importância da sua conservação;
- Resgatar a memória da comunidade local em relação a afetividade do Parque como um lugar de pertencimento;
- Estimular o desenvolvimento sustentável local com base nas práticas de conservação.

A partir de tais proposições, um Zoneamento foi definido visando delimitar usos e assegurar a preservação da UC. Além do zoneamento interior do parque, sugere-se uma Zona de Amortecimento a fim de minimizar os impactos negativos do entorno sobre o ecossistema protegido.

Com base no diagnóstico e nas etapas citadas, foram definidos programas temáticos, que dependem do Programa de Operacionalização para serem realizados. As propostas específicas, por sua vez, referem-se basicamente a demandas de infraestrutura, sendo elas:

- Erradicação de espécies exóticas, especialmente o Bambuzal;
- Redução de trilhas;
- Controle de solturas de animais;
- Retirada de tratadores de aves (caso não esteja vinculada a uma Educação Ambiental);
- Remoção de animais mortos nas trilhas;

Proposta de Zoneamento do Parque Raimundo Malta e seus apresentado pelo Conselho Gestor

Fonte: Plano de Manejo Parque Raimundo Malta

- Remoção de resíduos sólidos acumulados nas margens do rio;
- Controle e recuperação da qualidade da água no canal interno;
- Recuperação das margens do rio com bioengenharia, especialmente Bambuzal, e solo exposto;
- Adequação da gestão de resíduos sólidos;
- Controle de animais domésticos dentro do Parque.

O plano sugere, em seguida, normas de conduta gerais para a manutenção do Parque, além de normas específicas para cada zona, ou seja, o regulamento de atividades permitidas por região particular. Finalmente, são abordados aspectos da gestão, como o conselho responsável, finanças e modalidades de cooperação institucional.

No apêndice do Plano são apresentadas: Propostas; programa de educação ambiental e recreação; Integração externa com a comunidade (Projeto Educominicação); Divulgação dos Ecopontos do Parque e entorno e seu funcionamento; Criação de um banco de sementes de espécies nativas; e Monitores Mirins de espécies nativas.

Parque Raimundo Malta
Fotografia: Érika Poleto

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

j|Análise de Vulnerabilidade

Como resultado dos processos de urbanização e metropolização, nota-se o aumento gradativo dos impactos decorrentes dos desastres naturais. Tendo em vista a intensificação das catástrofes, fez-se necessário o estudo da vulnerabilidade, bem como ocupações de risco, em Balneário Camboriú.

Objetivos

Os riscos de desastres são produtos da combinação de múltiplas variáveis, compreendendo, portanto, uma investigação complexa sobre fatores de múltiplas ordens. O objetivo da análise é o mapeamento de áreas de risco, a fim de fornecer subsídios à identificação, classificação, análise, e, finalmente, contribuir com a mitigação de suas consequências.

Área de intervenção

A análise engloba todo o Município de Balneário Camboriú.

Síntese do diagnóstico

O diagnóstico tem início com um panorama geral do Município. Elencam-se aspectos políticos, administrativos e dados censitários, seguidos de característica ambientais: aspectos geológicos e geomorfológicos; clima; vegetação; e hidrografia. Sucede aos levantamentos um breve panorama histórico, bem como características populacionais, socioeconômicas e demográficas.

No que diz respeito à população, são explanadas questões como: aspectos étnicos e culturais; perfil educacional; idade; longevidade, mortalidade e fecundidade; expansão do perímetro urbano; dinâmicas de crescimento da população; características étnicas e culturais; e a situação atual de pobreza em Balneário.

Como subsídio ao entendimento dos riscos ambientais, propõe-se o levantamento de elementos com relação direta com a ocorrência de vulnerabilidade. Nesse tópico mencionam-se: elementos econômicos/técnicos (abastecimento de água, transporte); elementos produtivos (predominância do setor terciário); elementos sociais (educação e saúde); elementos ambientais (educação e desenvolvimento ambiental); elementos institucionais (Comissão Urbana de Contenção da Ocupação Irregular e Degradação Ambiental de Camboriú -CUIDA, Órgão Municipal de Proteção e Defesa Civil).

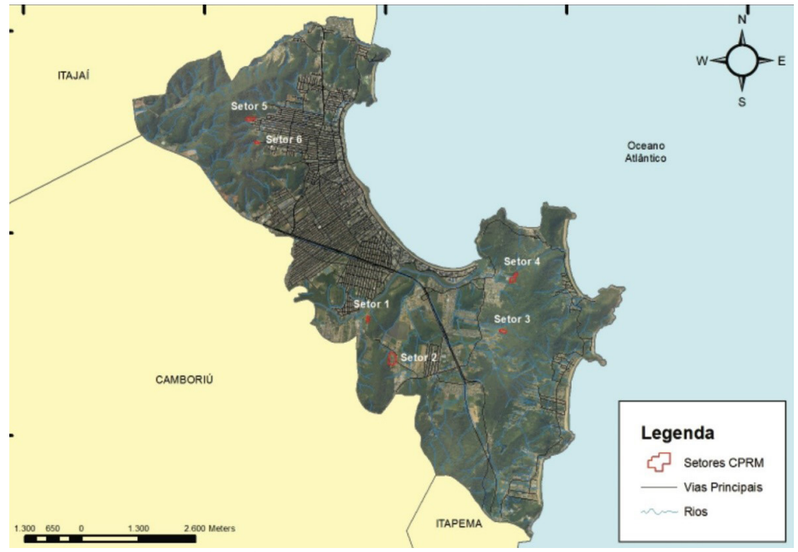
Uma vez apresentados os dados gerais, propõe-se a análise das recorrências de desastres no Município, a partir dos registros oficiais de 1980 até os dias de hoje. Nota-se, por conseguinte, a predominância de calamidades de enxurradas e inundações.

O diagnóstico baseia-se na marcação geográfica das áreas de risco realizada pelo Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM). Como metodologia adotada, emprega o estudo individual por setor, elucidando as situações através de levantamentos fotográficos, levantamento de unidades habitacionais e habitantes em risco, a fim de sugerir brevemente intervenções para cada área.

Como índice de grau de vulnerabilidade, adotou-se uma escala de 0 a 1, que resulta da conjunção dos fatores socioeconômicos, físico-ambientais, saúde, educação, percepção de risco, infraestrutura urbana e ocupação de solo. A lógica numérica de avaliação determina quocientes que classificam as zonas de muito baixa a muito alta vulnerabilidade. Vale comentar que a pesquisa foi feita com base em coletas de campo através de formulários como metodologia de avaliação, a fim de agregar as informações adquiridas in loco à base de dados.

Na sequência, é exposta a suscetibilidade a deslizamentos na

Delimitação dos setores de risco no Município de Balneário Camboriú



Fonte: CEPED UFSC (2014)

cidade. O levantamento geotécnico, em comparação aos índices de densidade populacional, revela que os terrenos menos estáveis não são coincidentes com as áreas mais densificadas, envolvendo, no entanto, parcelas da população com renda mais baixa. No estudo em campo, verifica-se os estados construtivos das edificações, bem como questões ambientais (assoreamento, erosão, etc) e infraestrutura urbana (água, esgoto, pavimentação).

Brevemente, o documento localiza e comenta quais os "elementos de interesse" em zonas conflitantes. Com base no diagnóstico in loco, indica: igrejas; escolas; hospitais; subestações elétricas; estações de água; agências de proteção (bombeiros, polícias, defesas civis, entre outros de interesse); e centros comunitários adjacentes às áreas examinadas.

Finalmente, expõe as capacidades de proteção e resposta de Balneário Camboriú a desastres, assim como os atores responsáveis por sua gestão. No que tange à disponibilidade de ferramentas, a averiguação se deu através de um questionário enviado à Secretaria de Proteção e Defesa Civil de Balneário Camboriú. Quanto à presença dos atores, salienta-se a inclusão das lideranças comunitárias através de uma Oficina de Capacitação realizada no ano de 2013 - atividade essa de conscientização e estabelecimento de diálogo com a população, a fim de repassar orientações e sanar dúvidas.

Propostas e ações

As propostas sugeridas focam em medidas estruturais a fim de mitigar os riscos evidenciados nas áreas analisadas. Dentre as propostas listadas, nota-se a recorrência de soluções como a remoção de moradia em áreas de alta suscetibilidade; melhorias de infraestrutura de drenagem, esgoto, pavimentação, contenção e taludes.

As sugestões não estruturais envolvem:

- Ampliação da articulação entre os setores municipais e intermunicípais, com foco na prevenção a desastres e na elaboração de planos de ordenamento territorial com foco na prevenção de riscos;

- Desenvolvimento de programas com a comunidade e escolas a fim de disseminar informações sobre as áreas de risco;

- Mapeamento das áreas de risco considerando multiameaças, registrando as ocorrências de desastres no Sistema Integrado de Informações a Desastres, sempre que elas ocorram;

- Elaboração do Plano Municipal de Redução de Riscos de Desastre, além do fortalececimento da Contenção de Ocupação Irregular e Degradação Ambiental (CUIDA) nas ações de fiscalização junto às comunidades.

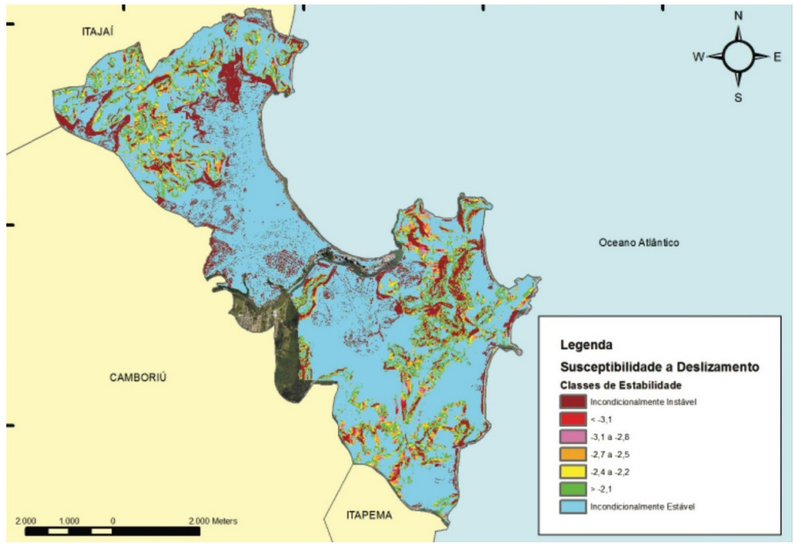
- Elaboração de planos de contingência e protocolos de recuperação a desastres;

- Elaboração de planos de evacuação para os setores de risco mapeados;

- Capacitação volutariada;

- E preparação para avaliação do impacto dos desastres, registro e solicitação de recursos.

Mapa de suscetibilidade a deslizamentos do Município de Balneário Camboriú



Fonte: CEPED UFSC (2014)

Diagnóstico dos estudos e dados disponíveis

l|Diagnóstico Socioambiental

O Diagnóstico Socioambiental do Município de Balneário Camboriú é um produto preliminar e obrigatório, o qual tem o objetivo de fornecer subsídios técnicos para a Regularização Fundiária dos Núcleos Urbanos Informais Consolidados, inseridos no perímetro urbano do Município de Balneário Camboriú.

Como o Diagnóstico Socioambiental está em processo de desenvolvimento, a leitura apresentada no presente documento é relativa a versão preliminar.

Leitura Inicial

Balneário Camboriú é um dos mais prósperos municípios de Santa Catarina, que tem em seus recursos hídricos os grandes promotores de seu desenvolvimento. A cidade se desenvolveu na foz do Rio Camboriú, em seu encontro com o mar. Devido ao crescente processo de urbanização aliadoaodesenvolvimentodesordenado, parte da população migrou para áreas inadequadas a ocupação e grande risco ambiental configurando um cenário atual de irregularidades tanto na constituição do espaço urbano como em seus aspectos socioambientais.

A fim de solucionar parte das habitações em áreas de risco, como instrumento de desburocratização, em 11 de julho de 2017 foi promulgada a lei federal nº 13.465, que dispõe sobre o processo de regularização Fundiária Urbana, estabelecendo procedimentos e diretrizes a serem seguidos pelos poderes públicos e particulares.

Como leitura inicial consta no diagnóstico, conforme prevê a legislação e o Termo de Referência: (i) caracterização físico-ambiental, social, cultural, econômica e jurídica da área de interesse; (ii) identificação dos recursos ambientais, passivos, fragilidades, e restrições ambientais; (iii) especificação e avaliação dos sistemas de infraestrutura urbana, saneamento básico e demais equipamentos públicos que atendem a área de estudo; (iv) unidades de conservação, e áreas de proteção de mananciais; (v) identificação das áreas urbanas consolidadas no Município; (vi) mapeamento e análise de situações de risco relacionados a fenômenos geoambientais e indicação das faixas ou áreas de Área de Preservação Permanente.

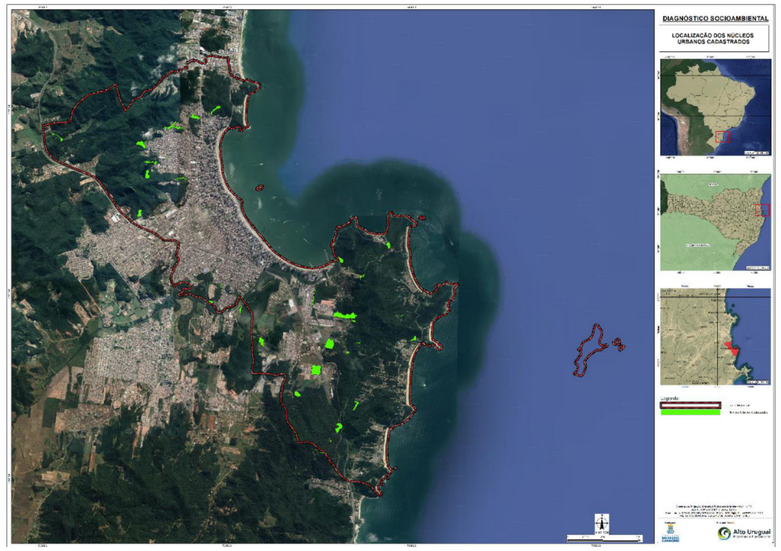
Síntese do diagnóstico

O Diagnóstico Socioambiental foi dividido em quatro títulos: I – Delimitações das Áreas; II - Caracterização físico-ambiental, social, cultural, econômica e jurídica dos núcleos urbanos situados sobre áreas de preservação permanente (app's) e em áreas de risco geológico e das áreas de relevante interesse geológico; III - Especificação e avaliação dos sistemas de infraestrutura urbana e de saneamento básico implantado, outros serviços e equipamentos públicos; IV - Especificação e classificação dos núcleos urbanos e ocupações consolidadas existentes.

O primeiro Título - Delimitação das Áreas, divide-se em oito capítulos: (I) Delimitação da Área de Interesse; (II) Caracterização ambiental das áreas estudadas; (III) Caracterização da paisagem; (IV) Caracterização dos conflitos ambientais predominantes;(V) Caracterização geral quanto à existência de áreas de risco e o tipo de risco encontrado; (VI) Identificação das infringências predominantes acerca da legislação federal, estadual e municipal; (VII) Caracterização das condições sociais e econômicas; (VIII) Caracterização quanto à existência de sítios arqueológicos, históricos ou artísticos.

Dentro do capítulo I - Delimitação da área de Interesse, o diagnóstico faz a identificação dos Núcleos de Ocupações irregulares. Para isso, foi utilizado um levantamento prévio realizado pelo

Localização dos núcleos urbanos cadastrados



Fonte: Diagnóstico Socioambiental (2019)

Equipamentos Públicos e Núcleos Urbanos

Fonte: Diagnóstico Socioambiental (2019)

Município de Balneário Camboriú, onde foram cadastrados 33 núcleos urbanos inseridos em áreas de risco e áreas de Preservação Permanente. Essas ocupações serviram como base para a realização do Diagnóstico Socioambiental e regularização das moradias.

Através de visitas técnicas in loco, foram analisados os parâmetros socioeconômicos e de infraestrutura urbana dos locais e posteriormente os cadastramentos das famílias residentes em cada núcleo.

Em relação aos Equipamentos Urbanos e Sociais, o estudo realizou a localização dos núcleos urbanos e de todos os Equipamentos Públicos da cidade: Equipamentos de Saúde, Equipamentos de Assistência Social; Equipamentos de Segurança; Equipamentos de Educação; Áreas de Lazer, Praças e Áreas Verdes.

Quanto a Delimitação das às Áreas Legalmente Protegidas, o Município de Balneário Camboriú apresenta três Unidades de Conservação, sendo uma Unidade de Proteção Integral, o Parque Natural Municipal Raimundo Gonçalez Malta, e duas Unidades de Uso Sustentável, a Área de Proteção Ambiental (APA) Costa Brava e a Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) Normando Tedesco. Estas unidades encontram-se em divisas com áreas urbanas consolidadas e adensadas. Desta forma, alguns núcleos estão localizados dentro de áreas de preservação permanente, sejam elas por características de declividade do terreno ou nas margens dos rios. A maior concentração dos núcleos irregulares está presente na APA da Costa Brava, quatro núcleos inseridos dentro de sua área e dez núcleos ao seu arredor.

O Capítulo II - Caracterização Ambiental das áreas estudadas, trata da caraterização das tipologias Vegetais, Topografia, Hidrografia, Geologia, Pedologia e Geomorfologia.

Em relação à Topografia, destaca-se a localização dos núcleos urbanos em Áreas com Declividade Superior 45º. Segundo a Lei Federal nº 12.651/2012, essas áreas são definidas como áreas de preservação permanente (APP).

Quanto à Hidrografia, o diagnóstico identificou que a maioria dos núcleos estão inseridos dentro de Áreas de Proteção Permanente APP' às margens de cursos hídricos.

Quanto à Geologia, O diagnóstico faz a identificação das Unidades geológicas situadas nos 33 núcleos urbanos. Segundo a CPRM (2014), as unidades geológicas encontradas no Município, da mais antiga para a mais recente, são: Complexo Camboriú, Formação Botuverá pertencente ao Complexo Metamórfico Brusque (CMB), Suíte Valsungana, Suíte Nova Trento, Granito Ponta do Cabeço, Depósitos Colúvio-Aluvionares, Depósitos Praiais Antigos, Depósitos Praiais Atuais e Depósitos Aluvionares.

Em relação à Geomorfologia, Balneário Camboriú encontra-se inserido nos seguintes domínios, regiões e unidades, respectivamente: Região Geomorfológica das Planícies Costeiras e Unidade Geomorfológica da Planície Litorânea; Região Geomorfológica das Serras do Leste Catarinense e Unidade Geomorfológica das Serras do Tabuleiro/Itajaí.

Quanto à Hidrogeologia, segundo a Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais CPRM (2012), o Município de Balneário Camboriú é dividido em duas unidades litoestratigráficas: Unidade Hidroestratigráfica Embasamento Cristalino e Unidade Hidroestratigráfica Cenozóico.

Capítulo IV - Caracterização dos conflitos ambientais predominantes, destaca-se que existem conflitos ambientais presentes em todos os núcleos urbanos cadastrados no

Núcleos Urbanos irregulares localizados em Áreas com Declividade Superior a 100% (45º)

Fonte: Alto Uruguai Engenharia & Planejamento de Cidades, 2018.

Fonte: Diagnóstico Socioambiental (2019)