

O NÚCLEO CENTRAL DE PORTO BELO E A LOCALIDADE DO ARAÇÁ: ATIVIDADES ECONÔMICAS DOMINANTES E SEUS REFLEXOS NA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL

Raquel Maria Fontes do Amaral PEREIRA*

Flavia Deucher SÉCCA**

Luciana Donini da Costa RIBEIRO**

Patrícia Monteiro GORNI***

RESUMO

O município de Porto Belo, situado na porção centro-norte do litoral de Santa Catarina, distingue-se no contexto da região em que se localiza, por apresentar-se ainda pouco afetado pelas grandes transformações sócio-espaciais decorrentes da aceleração do processo de desenvolvimento do turismo, nas últimas décadas. Embora apresente uma situação geográfica privilegiada, seu sítio acidentado, aliado à localização do núcleo urbano central no fundo de uma baía e a relativa dificuldade de acesso que prevaleceu até recentemente, parecem ter protegido Porto Belo da ocupação maciça de turistas, enquanto as localidades vizinhas viviam o impacto de uma nova dinâmica sócio-

espacial, introduzida pelas atividades turísticas. Este estudo, servindo-se de referencial teórico que oportuniza a análise das “múltiplas determinações” definidoras da gênese, evolução e realidade atual, bem como de pesquisas de campo com base em entrevistas, questionários, visitas técnicas e observações “*in loco*”, permitiu reunir conhecimentos acerca das características naturais e humanas de Porto Belo, apontando tendências e perspectivas no que se refere à atividade turística.

Palavras-chave: Evolução Sócio-Espacial; Atividades Econômicas; Turismo; Tendências e Perspectivas.

INTRODUÇÃO

Este artigo é originário de um trabalho de pesquisa que foi desenvolvido a partir do Programa Integrado de Graduação e Pós Graduação (PIPG), sobre o Núcleo Central de Porto Belo e a Localidade do Araçá, no que tange à sua organização sócio-espacial e às atividades econômicas dominantes, tendo em vista a sua especificidade frente aos demais municípios litorâneos da região.

As características geográficas do Estado de Santa Catarina e sua ocupação por diferentes fluxos migratórios deram origem a um mosaico de diferentes regiões¹; tanto no que se refere ao quadro natural quanto ao sócio-cultural. Santa Catarina, nas últimas décadas, vem se firmando no cenário regional, nacional e até mesmo internacional (países do Mercosul) como rota de veraneio, tendo em vista

especialmente, a qualidade de suas praias. O crescimento do fluxo de turistas, promoveu o desenvolvimento dos municípios litorâneos, com destaque para Balneário Camboriú e alguns núcleos urbanos vizinhos. Entretanto, o núcleo central de Porto Belo e a localidade do Araçá, apesar desta dinâmica responsável por grandes transformações sócio-espaciais em várias localidades do litoral catarinense, preservaram suas características originais, mostrando-se aparentemente refratários às mudanças introduzidas pelo incremento da atividade turística.

Diante de tal quadro, o grupo de pesquisadoras foi motivado pelo desejo de aprofundar os conhecimentos acerca da localidade, buscando apreender os condicionantes responsáveis pelas singularidades de Porto Belo frente aos municípios litorâneos situados no seu entorno. Para tanto, a equipe definiu um referencial teórico capaz de

* Coordenadora. Doutora em Geografia Humana. Professora do Curso de Mestrado em Turismo e Hotelaria – CES II – Univali.

** Pesquisadoras. Mestrandas do Curso de Mestrado em Turismo e Hotelaria – CES II – Univali.

*** Bolsista. Graduada do Curso de Turismo e Hotelaria – CES II – Univali.

permitir a análise da origem e desenvolvimento de Porto Belo, a interação entre os elementos naturais e humanos ao longo do tempo, bem como os reflexos dos acontecimentos e das ações exógenas sobre a realidade local.

A coleta de dados foi realizada recorrendo-se a dois métodos de abordagem: análise qualitativa e a análise quantitativa. A análise qualitativa, através de visitas ao município procurou identificar os formadores de opinião e as autoridades locais, tais como, a presidente da Associação Comercial, o presidente da Associação de Pescadores, Gerente da Indústria de Pescados Pioneira da Costa, Prefeito Municipal, Secretário de Turismo e de Planejamento do Município, que posteriormente foram entrevistadas. A análise quantitativa foi realizada por meio da elaboração e aplicação de um questionário, durante os meses de dezembro e março junto à comunidade e ao comércio local, que incluía perguntas relacionadas à infra estrutura, atividades econômicas e organização espacial.

A análise dos resultados obtidos tornou possível a elucidação das indagações levantadas na definição do projeto.

A singularidade do município de Porto Belo no contexto do litoral catarinense, exigiu um levantamento da realidade sócio-espacial de seu distrito sede e da localidade do Araçá, visando conhecer as suas principais características, e as atividades sócio-econômicas dominantes. Assim, pois, o objetivo geral do trabalho consistia em:

- Realizar um diagnóstico sobre a realidade sócio-espacial do núcleo central de Porto Belo e da localidade do Araçá, relacionada ao contexto litorâneo catarinense e seu desenvolvimento turístico.

Com o intuito de melhor desenvolver a pesquisa, foram definidos também objetivos mais específicos, tais como:

- Levantar dados acerca da gênese e evolução da formação sócio-espacial de Porto Belo;
- Caracterizar o sítio urbano e a situação de Porto Belo no contexto litorâneo catarinense;
- Definir as atividades econômicas tradicionais do município;
- Interpretar a organização espacial do núcleo central, buscando destacar suas principais características;
- Identificar as infra-estruturas locais;
- Investigar as principais atividades econômicas do local na atualidade;
- Analisar as tendências e perspectivas da atividade turística na localidade.

1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A constatação da especificidade da realidade sócio-espacial do núcleo central de Porto Belo, exigiu a busca de elementos capazes de fundamentar a análise. O desenvolvimento da pesquisa tomou por base o referencial teórico sugerido por M. Santos ao formular o paradigma de formação sócio-espacial, considerando primeiramente a gênese desta formação e sua evolução histórica. O paradigma proposto por M. Santos revelou-se apropriado para este tipo de pesquisa, pois além dos aspectos relativos ao quadro natural permite acompanhar envolvimento sócio-econômico, já que a atividade turística integra-se à economia. No conhecimento da realidade procurou-se levantar sucintamente, as "múltiplas determinações", de ordem natural e/ou humana responsáveis pelo seu desenvolvimento ao longo do processo histórico.

Diante de tal constatação e considerando-se ainda que a dinâmica de um espaço geográfico qualquer é construída espacial e temporalmente, "pois qualquer sociedade só pode ser definida através do espaço, já que o espaço é o resultado da produção, uma decorrência de sua história mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade" (Santos, 1985, p. 49). A análise dos processos sociais responsáveis pela realidade atual levou à aplicação das categorias de forma, função, estrutura e processo, como essenciais à compreensão do todo, tendo em vista que "a totalidade é um conceito abrangente, razão pela qual é preciso fragmentá-lo em suas partes constituintes para um exame mais restrito e concreto" (Santos, 1985, p. 51). Esses elementos de análise forma, função, estrutura e processo estão relacionados à dimensão histórica pois os vários fatores podem ter

"uma maior ou menor duração ou efeito sobre a área estudada [...]. As inter-relações entre todos esses fatores não raro tornam extremamente difícil separar as suas influências sobre um espaço definido; no entanto; mesmo que as partes constituintes não expressem adequadamente o todo, é imprescindível dissecá-las, porque as generalizações precisam ser feitas com uma especificidade que possibilite sua aplicação geral" (id.).

As categorias acima apontadas são de grande valia para a compreensão da organização sócio-espacial da localidade em estudo, onde percebe-se uma acumulação do tempo histórico como um legado ao presente. O tempo ou o processo constitui "uma propriedade fundamental na relação entre forma, função, e estrutura, pois é ele que indica o movimento do passado ao presente". Cada forma sobre a

paisagem surge como resposta às necessidades ou funções de períodos históricos e as transformações da sociedade são, numa certa medida, definidas pelas formas pré-existentes. As mudanças decorrentes de novas determinações sociais podem implicar ou não na destruição das formas anteriores, já que as mesmas formas podem exercer novas funções. Assim, visto que o valor técnico da forma é determinado pelas necessidades da estrutura onde ela surge, ele muda na proporção em que muda a estrutura. Daí porque "o primeiro período de modernização técnica para uma sociedade, isto é, o momento em que ela sofre o primeiro impacto da ordem capitalista internacional" (Santos, 1985, p. 56).

Anjos (2001) afirma que o espaço é composto por sistemas de objetos cada vez mais artificiais e os espaços turísticos podem ser considerados sistemas de objetos naturais artificializados. Esta artificialidade é imposta para atender às expectativas da demanda, modificando, muitas vezes a organização sócio-espacial. Esta alteração causa transformações nos objetos existentes no lugar e pode gerar conflitos entre habitantes e turistas.

Adyr B. Rodrigues em seus numerosos estudos sobre o fenômeno do turismo utilizou-se pioneiramente desta abordagem teórico-metodológica que favorece a interpretação do "*dinamismo do espaço que pode apresentar fases de estabilidade, de pequenas mudanças ao se reestruturar ou, então passar por completas transformações, produzindo-se novos espaços*" (Rodrigues, 1997, p. 50).

Recorrendo novamente à obra de M. Santos convém lembrar que entre os elementos responsáveis pela constituição do espaço estão "*os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infra-estruturas*" (Santos, 1985, p. 6). Daí porque, ao analisar a organização sócio-espacial do núcleo central de Porto Belo e da localidade do Araçá, sua evolução e o peso das atividades turísticas neste contexto, foi preciso levar em conta os elementos acima citados para desvendar aspectos capazes de permitir a compreensão das principais características expressas no núcleo central de Porto Belo, correspondentes à atuação de forças endógenas e exógenas que exercem pressão sobre a área em estudo. Isto significa reconhecer que a realidade concreta não corresponde apenas à ação de componentes locais, mas sim à intervenção de uma conjugação de fatores que podem ser encontrados na escala local, regional, nacional ou internacional.

Os pontos aqui destacados parecem significativos para a análise das peculiaridades da faixa litorânea catarinense onde é possível perceber núcleos urbanos ou povoados já bastante afetados pelas atividades turísticas que, gradativamente, perdem o

seu valor de mercado, passando a ser menos procurados e outros ainda pouco transformados pelo crescimento dessas atividades.

2. HISTÓRICO

Após o descobrimento do Brasil, a ocupação das terras catarinenses foi se processando lentamente. A região de Porto Belo foi visitada várias vezes por navegadores portugueses que deram-lhe o nome de Encada das Garoupas. Porém, a terra não era rica em minas de ouro, principal interesse da Coroa Portuguesa na época. Conforme Kold (2001, p. 35), nos relatos dos navegadores constavam sempre as mesmas palavras: "pobres em minas de ouro, as serras são muito próximas do mar, sendo suas terras alagadiças e impróprias para agricultura." O interesse português em conhecer as costas do sul e os recursos nelas existentes para o estabelecimento de povoados esteve ligado à necessidade de marcar a posse das terras, o que acabou motivando a vinda de vários exploradores.

Entretanto, a importância estratégica do litoral de Santa Catarina e, em particular, da Ilha de Santa Catarina devido aos litígios de limites entre as terras portuguesas e espanholas, pode ser avaliada frente à resolução do conselho ultramarino português que, em 1738, determinou que o brigadeiro José da Silva Paes² desse início a um sistema de defesa construindo fortificações capazes de defender a ilha da cobiça de outras nações. Em 1738, a Capitania da Ilha de Santa Catarina é desmembrada da Capitania de São Paulo, conquistando uma autonomia administrativa relativa, já que passava a vincular-se diretamente à capitania do Rio de Janeiro.

É o próprio brigadeiro Silva Paes quem solicita à Lisboa o envio de gente para o povoamento, produção de alimentos e guarnição da Ilha, mencionando a possibilidade de estimular a imigração de açorianos. A grande migração é definida por Resolução Régia de agosto de 1746, sendo iniciada logo a seguir. Segundo alguns historiadores, no período compreendido entre 1748 e 1756, chegaram ao Brasil cerca de 6 mil açorianos e maderenses, entre adultos e crianças. Este contingente populacional deu origem em Santa Catarina a novas comunidades, ou somou-se a já existentes na faixa litorânea.

A imigração deu origem à novas comunidades que, desde a sua implantação, tiveram uma organização político-administrativa e, apesar de sua finalidade estratégica militar, funcionavam, localmente, como chefias políticas. Muitas das comunidades iniciais cresceram populacionalmente, procurando novas áreas para seu estabelecimento, sendo

a região de Porto Belo considerada núcleo secundário da migração açoriana.

Em 1818, o povoado da Enseada das Garoupas recebeu nova leva de imigrantes, agora procedentes de Portugal continental, formando a colônia Nova Ericeira, pois cerca de cem pessoas entre homens e mulheres, foram trazidas da localidade de Ericeira para desenvolver a atividade pesqueira na região.

Pouco a pouco a povoação foi progredindo, tendo sido elevada à condição de Freguesia em 1824, “quando já contava com 354 fogos e 1.536 habitantes” (Cabral, 1968, p. 110). A grande concentração de moradores na região das Garoupas, a existência de igreja, duas escolas, um cirurgião e um posto militar, fez do local um importante centro entre São Francisco e Desterro, principalmente por possuir um dos melhores portos da região, fator de grande importância, pois a maior parte do deslocamento era feita pelo mar. O nome Nova Ericeira não chegou a se consolidar, continuando o local a chamar-se Enseada das Garoupas até 13 de outubro de 1832, quando passou a denominar-se Vila de Porto Belo, nome que surgiu devido à beleza e a tranquilidade dessas águas. Em 03 de dezembro do mesmo ano foi criado o município de Porto Belo, desmembrado de São Francisco do Sul.

Porto Belo já foi um dos maiores municípios de Santa Catarina, visto que se limitava, ao sul, com São Miguel, ao norte, com São Francisco e a oeste, com Lages. Entretanto, ao longo de sua história cedeu grande parte de suas terras para a constituição de municípios vizinhos, sendo o último, o de Bombinhas.

Por ser limitado por serra e mar, o município não dispunha de espaço físico para acompanhar o desenvolvimento das outras regiões, além de não ter condições de administrar e fiscalizar os novos centros econômicos que iam surgindo. Em decorrência, o comércio e a influência política regional não passavam mais por Porto Belo. E segundo Kohl (2001, p. 117),

“a decadência do núcleo original de Porto Belo como centro administrativo se deu principalmente em função do desenvolvimento extraordinário de outras áreas que integravam seu município, pois os imigrantes europeus, que se fixaram no vale de rio Tijucas e no vale do rio Itajaí, deram um forte impulso econômico à região, mas não foi Porto Belo quem colheu os frutos deste desenvolvimento.”

Percebe-se, pois, que houve uma perda decorrente de um maior dinamismo das regiões circunvizinhas ocupadas pelos imigrantes.

3. A RELAÇÃO ENTRE O LUGAR O CONTEXTO REGIONAL

A privilegiada localização geográfica de Porto Belo, situado no corredor de acesso às principais cidades do Estado, assegura um certo significado para o município em termos regionais ao mesmo tempo em que facilita o seu contato com as áreas mais importantes. Assim como todo litoral catarinense, seu desenvolvimento se deu através do mar.

A pesca da baleia figura entre as atividades econômicas que impulsionaram a Capitania de Santa Catarina que possuía armações destinadas à produção de óleo, usado na iluminação pública e privada. Esta atividade constituía monopólio real, sendo que a Coroa Portuguesa entregava a ricos comerciantes o direito de explorar a pesca do cetáceo no Brasil e de industrializar o produto. Na Ilha João da Cunha, local hoje denominado “tanque” havia, por volta de 1824, uma armação explorada pelo próprio João da Cunha Bitencourt e por José Vieira Rebelo que era quem industrializava e comercializava o óleo de baleia em Porto Belo (Kohl, 2001, p. 62).

A pesca, associada à agricultura de subsistência, com destaque para a produção de farinha de mandioca, ocuparam desde os primórdios da colonização um importante lugar na economia de Porto Belo.

O relevo recortado, e o solo pouco produtivo, permitiu apenas a prática de atividades agropecuárias de subsistência, associadas à pesca. Havia, pois, o que se pode chamar de uma pequena produção mercantil cujos excedentes eram comercializados.

As condições geográficas do município, porém, apresentam uma singularidade, visto tratar-se de um porto natural que permite atracagem de grandes embarcações. Andrade (1987, p. 14) argumenta que “cada sociedade organiza o espaço a sua maneira, ou seja, conforme [...] os interesses do grupo dominante e de acordo também com as suas disponibilidades de técnicas e capital”. Embora os recursos técnicos e financeiros fossem limitados, desde o período colonial o litoral catarinense teve seu desenvolvimento relacionado às atividades ligadas ao mar. Em meados do século passado (1950), quando o país passa a viver uma nova etapa do desenvolvimento capitalista, moradores de cidades vizinhas, tais como Blumenau, Joinville, Brusque, descendentes de imigrantes europeus, começaram a frequentar os balneários de Itapema, Camboriú e Porto Belo, dando início a uma transformação sócio-espacial decorrente da construção de segundas-residências ou casas de veraneio. Segundo Crispim (2000, p. 78),

"a segunda-residência, seja qual for o ambiente em que é construída, segue o mesmo padrão. Estende-se linearmente pela orla praial, geralmente ocupando lotes relativamente amplos. Formam manchas contínuas, com casas que retratam a presença de uma classe social alta".

Foi o que aconteceu na praia central de Porto Belo, onde surgiram inúmeras residências deste tipo, assunto que será retomado posteriormente.

Naquela época, a qualidade do mar era ainda considerada excelente, mas a especulação imobiliária, o crescimento desordenado e as correntes marinhas desfavoráveis comprometeram a balneabilidade do litoral, sendo que a praia central de Porto Belo, atualmente, encontra-se poluída.

A inauguração da BR-101, sem dúvida, facilitou a chegada dos turistas e incrementou as atividades ligadas à este setor em todo o litoral catarinense. Porém, enquanto os municípios vizinhos, como Itapema e Balneário Camboriú, sofreram nas últimas décadas grandes transformações na organização do espaço geográfico e das suas atividades econômicas em consequência da demanda turística, o centro de Porto Belo, apesar de algumas transformações sócio-espaciais ainda conserva, nos dias de hoje, características da ocupação original. A existência de praias próximas, tais como Bombas, Bombinhas, Canto Grande entre outras, mais propícias ao banho de mar, transformaram Porto Belo em um núcleo de apoio ao crescimento destas localidades. A dificuldade de escoamento do trânsito, principalmente na alta temporada, aliada à falta de infra-estrutura, numa certa medida, mantiveram o município à margem da expansão provocada pelo turismo. A localidade do Araçá, por sua vez, encontra-se praticamente intocada pela atividade turística, sendo que os moradores nativos preservam ainda suas características culturais originais e têm na atividade pesqueira sua principal fonte de renda.

Para conhecer as principais características da localidade em meio ao *boom* da atividade turística que assinala o desenvolvimento regional foi preciso, além da realização de várias visitas e levantamentos junto aos órgãos da administração pública municipal, coletar dados que permitissem distinguir sua especificidade no contexto regional.

4. INFRA-ESTRUTURA E EQUIPAMENTOS LOCAIS

As atividades econômicas tradicionais (pesca e agricultura) aliadas ao desenvolvimento comercial definiram as formas de uso e de organização do

território, bem como as características da sociedade local. Percebe-se hoje em Porto Belo a permanência destas atividades ao lado das quais começam a se destacar os empreendimentos ligados ao turismo.

Na discussão da organização sócio-espacial do município de Porto Belo, um dos aspectos a ser destacado diz respeito a sua infra-estrutura urbana. Pensando o espaço turístico Rodrigues (1997, p. 68) afirma que as infra-estruturas "são importantes elementos do espaço do turismo". Entretanto a infra-estrutura não se refere somente aos equipamentos destinados aos turistas, mas sim, às benfeitorias ou obras indispensáveis ao desenvolvimento da localidade e que são definidoras do ordenamento espacial, atendendo principalmente à população local, tais como: a infra-estrutura de acesso (rede de transportes e de comunicações), infra-estrutura urbana básica (rede de água, de energia, de abastecimento de saneamento básico, coleta de lixo e esgoto) e serviços ou equipamentos de apoio (segurança, saúde e comunicação).

Para realizar o diagnóstico acerca da infra-estrutura existente no núcleo central de Porto Belo e na localidade do Araçá, foram utilizados dados da Secretaria Municipal de Turismo, bem como os resultados divulgados pelo IBGE (1999) relativos à coleta de informações básicas dos municípios, além das já citadas entrevistas com autoridades municipais e da aplicação dos questionários junto à população local.

O acesso ao município de Porto Belo se dá principalmente através do transporte rodoviário, sendo a BR-101 a principal via (km 155), além de dois acessos secundários, um por Tijucas e outro por Itapema. Até a década de 50, a principal via de acesso ao município era uma estrada não pavimentada que saía de Tijucas. Na década de 60, com a construção da BR-101, a ligação Porto Belo com esta importante rodovia era realizada através de estrada não pavimentada. Em 1993 este acesso foi pavimentado com lajotas e com a duplicação da BR-101, em 1999, foi construído um viaduto que facilita o acesso ao município, evitando o cruzamento das duas pistas dessa importante rodovia federal. Seu contato com Itapema, entretanto, pode ser feito por uma rodovia secundária que passa pelos bairros de Perequê e Meia Praia. Já para chegar ao município de Bombinhas e às praias de Bombas e Canto Grande se dá pela Avenida Central, principal artéria do núcleo urbano de Porto Belo.

O município conta com um terminal rodoviário abrangendo linhas municipais, regionais e estaduais. A cidade conta com serviço de táxi instalado junto à rodoviária.

Porto Belo e principalmente a localidade do Araçá têm problemas quanto ao sistema viário. A falta de um planejamento urbano, aliada ao relevo recortado, dificultam a solução deste problema, que se agrava na alta temporada quando aumenta significativamente o fluxo de veículos.

Com relação às telecomunicações, a população residente e flutuante têm condições de estabelecer contato com pessoas de outras localidades e de se manter informada, através de jornais locais e de circulação regional, bem como de uma estação de rádio local. A cidade recebe, através de repetidoras, o sinal das redes nacionais de televisão. Em Porto Belo houve, recentemente, uma expansão da rede de telefonia, disponibilizando um número maior de telefones públicos, distribuídos em pontos estratégicos, além de um posto telefônico franqueado. Porto Belo conta também com uma agência dos Correios, localizada na Avenida Central.

O tratamento e o abastecimento de água em Porto Belo são realizados pela Companhia Catarinense de Água e Saneamento – CASAN, que tem como principal manancial o Rio Perequê, situado na região de Sertãozinho. O tratamento é feito através de filtro russo, com aplicação de sulfato de alumínio, sal, cloro gasoso e flúor. O município conta com um reservatório com capacidade de 1190 metros e as 4300 ligações que abastecem a mais de 90% da população.

O fornecimento de energia e a iluminação pública, estão a cargo da Centrais Elétricas de Santa Catarina – CELESC, através da subestação de Porto Belo, localizada no bairro Perequê, próximo ao Shopping Porto das Águas. Esta energia, originária das Centrais Elétricas Itaipu, atende os municípios de Porto Belo, Bombinhas e parte do município de Itapema.

O município de Porto Belo, porém não possui rede de esgotos. Seu tratamento é realizado unicamente através do sistema de fossas sépticas e sumidouros, por 65% da população local, sendo este considerado um dos principais problemas da localidade, tanto pelo governo municipal quanto pelo IBGE.

O serviço de limpeza pública é efetuado pelo setor de obras da Prefeitura Municipal, que utiliza caminhões para a coleta de entulhos nas praias e bairros, além do trabalho realizado pelos garis na limpeza de ruas e praças. A coleta de lixo doméstico feita diariamente, realizada por caminhões terceirizados e encaminhada ao município de Biguaçu. Este trabalho é efetuado pela empresa Formaco Construções e Comércio Ltda., que fatura contra a prefeitura municipal por tonelada de lixo depositada.

O município não conta, até o momento, com nenhum programa de coleta de lixo reciclável.

A segurança do município está sob a responsabilidade das polícias civil e polícia militar, suprem as necessidades da população local. Há um posto policial localizado na Avenida Central, mas durante a temporada de verão, como o fluxo de turistas é intenso, os cuidados com a segurança municipal são redobrados com a presença de efetivo militar disponibilizado pela Operação Veraneio da Polícia Militar/SC.

Na área da saúde, Porto Belo conta com um Posto de Saúde municipal, duas clínicas e dois ambulatórios particulares, os quais atendem à demanda ambulatorial e pequenas emergências. Não há hospital no município, sendo os casos mais graves encaminhados para hospitais nos municípios vizinhos de Itapema, Tijucas e, principalmente, Itajaí.

Com relação à infra-estrutura comercial, percebe-se que a comunidade local é bem servida, havendo um incremento maior de produtos e serviços no período de alta temporada, com a abertura de novos estabelecimentos comerciais e com uma maior diversificação na oferta de produtos.

Mesmo com alguma precariedade, o centro de Porto Belo tem sua economia alicerçada no setor terciário como poderá ser constatado mais adiante, notadamente no serviços turísticos. Na localidade do Araçá, entretanto, cerca de 90% da população vive predominantemente de atividades ligadas ao setor pesqueiro.

No que se refere aos equipamentos hoteleiros, Porto Belo dispõe de 4 hotéis e 10 pousadas, além de equipamentos extra-hoteleiros (2 *campings*) considerados de categoria turística, apesar de limitados frente às potencialidades da região. A maior parte da hotelaria está concentrada no distrito sede do município, entre os quais, os hotéis Baleia Branca e Morro do Sol e as pousadas Enseada das Garoupas, Jardim Porto Belo, Pousada das Flores e Pousada das Vieiras. Os empreendimentos, em sua maioria, funcionam durante todo o ano.

Os equipamentos de alimentos e bebidas são muito limitados e sazonais. Há 16 restaurantes, a maioria deles pizzarias e 2 casas de café e lanches, além de 4 restaurantes que servem à comunidade local permanentemente.

A estrutura de lazer e entretenimento é restrita. Quase todos os equipamentos como danceteria e cinema estão concentrados no Shopping Porto das Águas, localizado no bairro Perequê. A diversão noturna fica por conta dos bares com música ao vivo, localizados no centro da cidade, os que funcionam apenas esporadicamente fora de temporada.

O município conta somente com uma agência de viagem que é especializada em câmbio. Porto Belo possui um posto de informações turísticas localizado junto à Secretaria de Turismo e tem suas atividades intensificadas na alta temporada. Há também agências bancárias do Banco do Brasil e do BESC.

5. PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS SÓCIO-ECONÔMICAS

Em relação aos aspectos econômicos envolvidos nesta pesquisa, constatou-se que apesar do setor secundário, sobretudo devido à presença da Indústria de Pescado Pioneira da Costa, gerar o maior número de empregos do município, o setor primário, representado pela pesca e o comércio constituem as principais fontes de arrecadação de impostos, o que significa reconhecer que estas são as principais atividades econômicas locais.

O setor secundário não é muito expressivo, pois o que fica por conta da indústria Pesqueira Pioneira da Costa, fundada no início dos anos 60 em Florianópolis pelo Sr. Arlindo Isaac da Costa, que possui uma filial em Porto Belo desde o final de 1975. As dependências industriais de Porto Belo ocupam hoje o espaço e parte das instalações da antiga empresa Indupesca que pertencia a um grupo de São Paulo. Atualmente quem administra esta filial é o Sr. Mário Carlos Rabelo, genro do proprietário. Nos primeiros anos de funcionamento a empresa concentrava sua produção no camarão, porém atualmente comercializa peixes congelados inteiros e viscerados, em postas ou filés. Sua produção é destinada ao mercado interno, principalmente para os estados do Nordeste, São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul (70%) e o restante (30%) é exportado para os Estados Unidos e Japão. A cota de ICMS recolhido pela empresa tem peso significativo na arrecadação municipal.

A Pioneira industrializa cerca de 1.000 toneladas/mês de peixe, sendo que 80% é pescado por sua frota de 20 barcos e o restante é adquirido dos armadores da ponta do Araçá, do Rio Grande do Sul ou importado da Argentina e do Uruguai.

Segundo o Sr. Jonas Gonçalves³ a unidade situada em Porto Belo conta atualmente com 30 funcionários aos quais fornece transporte, uniforme, alimentação e insalubridade. Durante o período de safra (no inverno) o número de operários pode aumentar cerca de 20%. A frota de barcos própria da empresa é atendida por estaleiro localizado no município de Navegantes, com 20 funcionários.

O setor primário de Porto Belo tem uma estruturação que o diferencia dos demais municípios da microrregião. A atividade de maior destaque é a pesca que envolve um número significativo de pessoas e representa uma variedade de produtos. Os pescadores do centro de Porto Belo praticam a pesca artesanal, atividade que vem diminuindo devido à escassez de camarão na região. O crustáceo é pescado também na costa, pois nem todos os pescadores possuem embarcações próprias para o alto mar. Atualmente constata-se que um número representativo de pescadores que praticavam a pesca artesanal, utiliza suas embarcações para transporte de passageiros para a ilha João da Cunha, ou outras atividades ligadas ao turismo.

A realidade da localidade do Araçá entretanto, é completamente diferente da encontrada no núcleo central, pois ali a pesca é a atividade principal e as técnicas do ofício são repassadas de geração para geração, numa demonstração da singularidade e do dinamismo econômico dessa comunidade.

No contexto estadual, o Araçá é o segundo maior porto pesqueiro, com uma produção de aproximadamente 2.500 toneladas por safra (de abril a setembro). O primeiro porto do estado na produção pesqueira é o de Itajaí. No Araçá há cerca de 15 armadores (proprietários dos barcos), que possuem de 3 a 5 barcos de pesca com capacidade de armazenar em seus porões até 40 toneladas de pescado cada um.

Conforme Sr. Ismael dos Santos,⁴ a pesca é realizada em alto mar, cerca de 15 a 20 milhas da costa, na faixa compreendida entre o município de Florianópolis e o litoral sul do estado de São Paulo. No período da safra, cada embarcação fica aproximadamente 15 dias em alto mar com uma tripulação que varia de 6 a 8 pessoas, cada qual com sua função (mestre, contra-mestre, cozinheiro, timoneiro, etc.). O contrato destes tripulantes é realizado por produção. A cada desembarque, a negociação é feita diretamente com o armador. Cerca de 50% da mão-de-obra utilizada é da própria localidade do Araçá e o restante é recrutada na própria região.

Quase toda a safra é comercializada nas indústrias de pescado, Pioneira da Costa, Maré Alta e Costa Sul, aproximadamente 90% da produção. O restante é comercializado diretamente no mercado de Porto Belo.

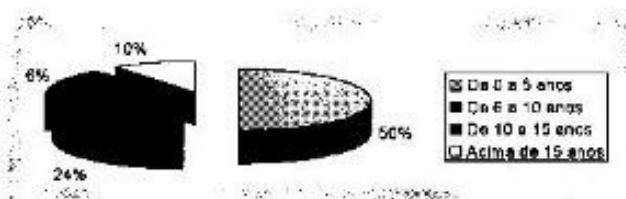
O núcleo central de Porto Belo caracteriza-se pela concentração de atividades comerciais, serviços bancários e serviços públicos (escolas, clínicas médicas e postos de saúde etc.). As vantagens atribuídas à localização do comércio devem-se basicamente à passagem constante de veículos pela área à

circulação dos moradores locais e ao maior movimento de turistas. Trata-se de um comércio voltado ao atendimento das necessidades básicas da população residente no município que é dinamizado, na alta temporada, com a chegada dos turistas.

A caracterização das atividades econômicas dominantes no município levou à aplicação de questionários, cujos resultados permitiram colher importantes informações sobre os setores mais relevantes da economia local que, sem dúvida, está relacionado ao comércio e a prestação de serviços, executando-se o Canto do Araçá onde, conforme já explicitado, destaca-se a atividade pesqueira.

Os comerciantes são, em sua maioria, naturais de Porto Belo e já eram proprietários da arca em que instalaram seu negócio. Cerca de 81% dos estabelecimentos pesquisados estão disponíveis somente em Porto Belo.

Dentre os estabelecimentos instaladas no município, 50% tem menos de 5 anos de funcionamento. Apenas 10% deles estão funcionando há mais de 15 anos, como se pode observar no Gráfico 1.

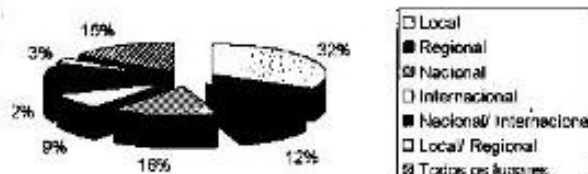


Fonte: Pesquisa de campo março/2001.

Gráfico 1. Período de funcionamento das empresas comerciais.

Conforme Azevedo,⁵ percentualmente o setor terciário (serviços) emprega 70% da mão-de-obra do município e os principais estabelecimentos comerciais são os ligados ao vestuário, material de pesca e segmentos relacionados ao turismo. A maioria, cerca de 91%, mantém seu funcionamento anual, e a grande dificuldade encontrada é a sazonalidade que afeta 85% dos empresários do município, os quais dependem da alta temporada para manter o capital de giro de suas empresas. Uma preocupação da Associação Comercial diz respeito à qualidade do atendimento, razão pela qual intermedia cursos de aperfeiçoamento aos comerciantes e seus funcionários.

Tanto no núcleo central de Porto Belo, como na localidade do Araçá, o comércio é reduzido e visa apenas atender às necessidades básicas da comunidade local, podendo ser analisado pelo Gráfico 2 onde fica evidenciado que a maioria dos clientes (57%) pertencem à própria comunidade.



Fonte: Pesquisa de campo março/2001.

Gráfico 2. Procedência dos clientes atendidos pelos estabelecimentos comerciais.

Constata-se, pois, que Porto Belo mantém a atividade pesqueira como mola propulsora da economia local, principalmente na localidade do Araçá, e que a infra-estrutura de serviços regular está voltada, prioritariamente, ao atendimento das necessidades da população local e na temporada dos turistas que ali chegam. O município ainda atua como núcleo de apoio ao município de Bombinhas, oferecendo alternativas à estrutura que lá existe.

Entre as principais fontes de arrecadação do município destaca-se, segundo Fronza,⁶ o Fundo de Participação dos Municípios (FPM), do governo Federal que atinge uma média mensal de R\$ 114.604,00. Já o governo estadual arrecada no município os seguintes impostos: o imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e à prestação de serviços de transporte interestadual, intermunicipal e de comunicação (ICMS). O Estado repassa aos municípios 30% do valor total arrecadado. Cada município arrecada de acordo com um índice estabelecido, sendo que a média mensal arrecadada pelo município de Porto Belo corresponde a R\$ 73.500,00. Outro imposto que possui peso significativo na arrecadação municipal é o imposto sobre propriedade de veículos automotores (IPVA). O Estado repassa aos municípios 50% do valor arrecadado com este tributo, cuja média mensal municipal é R\$ 7.800,00.

O Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), oferece ao município uma média mensal de R\$ 90.280,00. Entretanto, apenas 1/3 da população paga com regularidade este imposto. O Imposto Sobre Serviços (ISS), aplicado sobre os serviços (hotéis, pousadas, postos de gasolina) recolhe uma média mensal que gira em torno de R\$ 13.000,00. Além destes impostos, o município cobra ainda dos contribuintes algumas taxas, como coleta de lixo, alvará, serviços administrativos, etc., o que representa uma soma de R\$ 22.600,00 mensal, aproximadamente.

A receita gerada no ano de 2000, de acordo com a contabilidade municipal foi de R\$ 4.652.541,00. Dessa renda, o município destina no mínimo 25%

para a educação e 15% para a saúde. Conforme Ramos,⁷ a principal arrecadação municipal provém do IPTU e do ICMS relativos à área comercial do núcleo central, sendo cerca de 50% relacionados à atividade turística.

No debate sobre as conseqüências econômicas do turismo, o tema do fortalecimento das finanças públicas é fundamental. A arrecadação municipal apóia-se em dois impostos que, potencialmente estão relacionados ao turismo: IPTU e o ISQN representados pela proliferação de residências de veraneio e edifícios, bem como de hotéis, restaurantes e estabelecimentos comerciais. Entretanto, verifica-se um descompasso entre a expansão do turismo e arrecadação de tributos, pois, via de regra, grande parte do dinheiro que circula na alta temporada fica em mãos de particulares, sem que a prefeitura tenha uma arrecadação que permita melhorar o desempenho do setor. O turismo poderia contribuir de forma mais efetiva para irrigar as contas públicas, desde que a administração municipal esteja instrumentalizada e exerça o papel que lhe compete no ordenamento desta atividade econômica (Lins, 2000, p. 215).

6. ATIVIDADES TURÍSTICAS: DESENVOLVIMENTO E PERSPECTIVAS

É difícil quantificar a mão-de-obra ocupada pelo turismo, atividade que está em crescimento no próprio município de Porto Belo. Foram criados empregos criados em hotéis, pousadas, restaurantes, no Iate Clube, na Ilha João da Cunha, entre outros. Apesar de ainda pouco expressivo, percebe-se a gradativa inserção do turismo na economia local. Uma parte da população residente é consciente desta situação, pois quando questionados sobre a presença do turista em sua comunidade, apontam o turismo como importante fonte geradora de emprego.

Segundo Roseli Lang – Secretária de Turismo, grande parte da população nativa não quer as transformações decorrentes da atividade turística. Na interpretação da Secretária, esta atitude está ligada à falta de ambição de muitas pessoas, que não vêem o turismo como uma atividade que deva ser planejada para trazer maiores benefícios à comunidade local. Porém esta é uma questão que requer um estudo mais aprofundado, já que a idéia de que o turismo pode gerar conseqüências negativas, talvez tenha influenciado, a população nativa, que passa a colocar resistências à presença de turistas e, assim sendo, pouco colabora para que esta atividade se desenvolva no local.

A prática de atividades econômicas ligadas ao mar, bem como a construção de segundas-residências para veraneio e lazer e, mais recentemente, a exploração turística da ilha, somada ao surgimento de outros estabelecimentos voltados ao turismo, causaram problemas ambientais que atualmente afetam a qualidade de vida local. Porém, a falta de distinção entre o conceito de turista e veranista, aliada a falta de conscientização em relação ao esgoto e ao lixo, levaram grande parte da população residente a atribuir todos os problemas ao turismo.

Se por um lado o homem urbano encontra no mar e na praia um lugar propício para aliviar suas tensões e repor as energias, por outro a população nativa tem com o mar e a praia uma relação de trabalho ligada à sua sobrevivência. O veranista, ao contrário, utiliza esse espaço para usufruir seu tempo livre, construindo ou adquirindo sua segunda-residência. Estas segundas-residências são as responsáveis por uma ocupação da orla litorânea do município de Porto Belo, sem planejamento, de tal forma que boa parte da extensão da praia teve seu acesso bastante prejudicado.

No que se refere à administração pública, os nativos, paradoxalmente, encontram-se descontentes, pois acreditam que o turista deve encontrar um local organizado e um ambiente agradável. Para a população local, a administração municipal é deficiente e descompromissada com o turismo.

Em janeiro deste ano, porém, a administração pública mudou e com isso criaram-se expectativas a respeito do turismo na localidade. O prefeito empossado, Sérgio Luiz Biehler, tem demonstrado interesse em desenvolver o turismo no município, principalmente o segmento do turismo náutico. Convém registrar aqui que, na última temporada, vários cruzeiros turísticos incluíram em sua rota uma parada em Porto Belo conforme informações coletadas nas entrevistas.

Existe também uma tentativa, por parte do IBAMA de implantação do Parque Nacional do Maciço da Costeira de Zimbros, que se for efetivamente criado tomará uma grande fatia do território do município, cerca de 60 % de sua área verde.

Atualmente os dois empreendimentos que mais recebem turistas e também contratam mão-de-obra na temporada, é a Ilha João da Cunha e o Iate Clube Porto Belo.

Segundo Horst Mailer – Diretor Executivo do Iate Clube, o mesmo hoje é formado por 150 sócios dos quais, 90% possuem barcos. Cerca de 60% dos sócios são blumenauenses, 30% paranaenses e 10% são de outros estados (SP, RS, MT e DF). É o maior atracadouro do Estado, considerando-se

o tamanho dos barcos (até 80 pés). No último verão, de novembro à março atracaram, no Iate Clube, 16 navios, devido a uma parceria feita com a EMBRATUR e a SANTUR.

A Ilha João da Cunha também recebe grande fluxo de visitantes provenientes principalmente de Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul e São Paulo. Os visitantes estrangeiros são oriundos, na sua maioria, da Argentina. De maneira geral, o grau de satisfação do turista com a Ilha é bastante alto.

A população local aponta a falta de equipamentos de lazer para incrementar a demanda turística, bem como, para aumentar o bem estar da população residente, como aspectos negativos que fazem Porto Belo apenas um município de passagem para outras localidades, já que não oferece mais atrativos aos visitantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise realizada permitiu reunir elementos acerca do núcleo central de Porto Belo e do Canto do Araçá que se distinguem no contexto litorâneo catarinense por não acompanhar a acelerada expansão das atividades turísticas, responsável por grandes transformações sócio-espaciais nos municípios circunvizinhos. O crescente fluxo de turistas para as praias próximas trouxe impactos ambientais e sociais decorrentes da consolidação do setor turístico como uma das principais alternativas econômicas para a região. Porto Belo, entretanto, por sua localização e pelas características do seu sítio urbano, permaneceu relativamente à margem desse vertiginoso e desordenado crescimento. A economia do município permanece ainda bastante atrelada às atividades tradicionais, sobretudo à pesca, apesar da visível decadência da pesca artesanal.

O ambiente litorâneo possui, como se sabe, um elevado grau de vulnerabilidade às alterações decorrentes da ação humana sobre o espaço natural que atuam isoladas ou em conjunto, provocando a devastação de áreas de mata, a erosão das encostas, a poluição de rios e praias que acaba gerando a fuga de banhistas e turistas para as praias vizinhas. Muito embora a área objeto da pesquisa permaneça relativamente pouco transformada, as pressões exercidas pelo adensamento da população no seu entorno, sobretudo nos meses do verão, já colocam em risco as condições ambientais e afetam a sociedade local.

Embora a infra-estrutura turística seja ainda bastante incipiente, a presença de algumas pousadas, hotéis, pequenos restaurantes e empreendimentos de lazer, como passeios de escunas,

representam um aumento da oferta de emprego e renda que dinamizam a economia do município.

A Avenida Governador Celso Ramos, concentra os estabelecimentos comerciais e de serviços, o que a torna bastante procurada pelos moradores locais e pelos turistas na alta temporada. Alia-se a essa função uma outra ainda mais acentuada que é o fato de constituir a única via de acesso às praias de Bombas, Bombinhas, Canto Grande entre outras, o que aumenta consideravelmente o fluxo de veículos durante o verão e nos finais de semana, dinamizando o comércio local, mas também provocando congestionamentos de trânsito.

Os mais importantes estabelecimentos do núcleo central de Porto Belo são a Pioneira da Costa e o Iate Clube. Destaca-se também o empreendimento turístico da Ilha João da Cunha, que movimentam um grande número de visitantes, sobretudo no verão. Nos últimos anos houve um incremento das atividades náuticas, como passeios de escuna e esportes náuticos, promovendo a abertura de empresas especializadas neste ramo de atividade que desponta como uma forte tendência para o futuro do turismo no município.

No centro do Araçá, a pesca profissional ainda representa a principal atividade econômica, completada por uma agricultura de subsistência. Percebe-se que a pequena vila de pescadores começa a sofrer pressão imobiliária e de estabelecimentos voltados ao turismo, com o surgimento de bares e pousadas. Cabe ressaltar que a comunidade da localidade do Araçá parece não demonstrar interesse pelo desenvolvimento turístico do lugar, acreditando que ele trará impactos ao meio ambiente e a sociedade local, prejudicando inclusive as atividades pesqueiras.

Por outro lado, entre os pescadores do núcleo central registra-se um número elevado de embarcações que dedicam-se exclusivamente ao transporte de turistas, como é o caso dos pescadores filiados à Cooperativa que possui um trapiche localizado na praia central, ponto de acesso aos turistas que se destinam à Ilha.

A pesquisa permitiu constatar que o núcleo central de Porto Belo, bem como o Canto do Araçá, embora encontrem-se ainda relativamente preservados, começam a apresentar indícios de que serão afetadas, em maior ou menor escala, pelo movimento decorrente dos fluxos turísticos que procuram a região. Isto implicará, sem dúvida, em transformações na organização sócio-espacial, já que ela é consequência da evolução dos processos produtivos. As formas hoje visíveis na paisagem decorrem das necessidades ou funções do passado e as mudanças provocadas por novas determinações

sociais podem significar a destruição das formas anteriores, colocadas diante de novas funções impostas pelo movimento dinâmico da sociedade pressionado pelas necessidades estruturais. Assim, pois, o futuro de Porto Belo parece estar em parte condicionado às opções encaminhadas nos próximos anos quanto à proteção ambiental e à preservação de aspectos ligados à preservação das raízes e valores da comunidade local.

Constatou-se que Porto Belo possui de fato uma singularidade frente aos demais municípios litorâneos catarinenses e quanto à atividade turística, tudo indica que o incremento ao segmento de turismo náutico é condizente com a realidade do local. Porém, a forma a ser adotada para estimular esta aparente “vocação” local, precisa considerar

os reflexos dessa nova função sobre o espaço e sobre a comunidade nativa.

Percebe-se em porto Belo um incremento dos serviços turisticos, porém a contribui o do turismo ao desenvolvimento parece depender da capacidade local de extrair benefícios coletivos do crescimento do setor. A intensifica o do turismo por si são não significa necessariamente desenvolvimento local e/ou regional. A defini o de planejamento e de políticas locais capazes de explorar os benefícios possíveis e de minimizar os efeitos desestruturadores (naturais e sociais)   o grande desafio que se apresenta para as autoridades locais, com participa o da comunidade, visando estabelecer uma rela o harmoniosa entre o turismo e a forma o sócio-espa al.

NOTAS

- ¹ Segundo Armen Mamigoniam (In: “Vida regional em Santa Catarina”. **Orienta o**, IG-USP, XVI, n. 2, 1966), podemos identificar em Santa Catarina várias regiões quanto   produ o, sendo uma delas a região correspondente ao litoral açoriano, de povoamento antigo (iniciado no século XVII com os vicentistas). No século XX, porém, estas áreas tradicionais sofreram modifica es importantes. A pol cultura açoriana decaiu e a economia do litoral foi sobrepujada pela das áreas de coloniza o européia. Hoje, entretanto, as atividades ligadas ao turismo voltaram a dinamizar os municípios litorâneos.
- ² Conforme Oswaldo R. Cabral, o brigadeiro José da Silva Paes esteve   frente do governo da Ilha de 1739   1748, devendo-se   sua iniciativa grandes obras e empreendimentos que transformaram Santa Catarina de um ajuntamento

de pequenas vilas sem maiores afinidades entre si numa verdadeira capitania (In: **História de Santa Catarina**. Florianópolis : Secretaria de Educa o e Cultura, 1968, p. 55).

³ SANTOS, Ismael Domingos dos. Armador da Ponta do Ara . Entrevista concedida em 16/07/2001.

⁴ GONÇALVES, Jonas. Gerente Comercial da Pescaira Pioneira da Costa. Entrevista concedida em 16/04/2001.

⁵ AZEVEDO, Terezinha Barnabé. Presidente da associa o comercial e industrial de Porto Belo. Entrevista concedida em 11/04/2001.

⁶ FRONZA, Wilmar. Contador da Prefeitura de Porto Belo. Entrevista concedida em 23/04/2001.

⁷ RAMOS, On sio. Secretário Municipal de Planejamento. Entrevista concedida em 11/04/2001.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANJOS, Francisco Ant nio dos. **Produ o do espaço urbano e turismo em Itapema - SC**. Florianópolis, 1996. 60p. Projeto de Disserta o (Mestrado em Geografia: Desenvolvimento regional e urbano) – Universidade Federal de Santa Catarina.
- CASTILHO, Cláudio Jorge Moura de. Turismo : uma prática sócio-espa al que se redefine e uma nova perspectiva de análise do espaço geográfico. **Revista de Geografia**, Recife : UFPE / DCG – NAPA, v. 15, n. 1, jan.-dez. 1999, p. 21-46.
- DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. São Paulo : Futura, 1998.
- INFOTUR. Infotr de Sistemas e Computadores LTDA. Apresenta informa es turisticas sobre Porto Belo. Disponível em: <<http://www.infotur.com.br/portobelo/framep>>. Acesso em: 1996.
- KOHL, Dieter. **Porto Belo : sua história, sua gente**. 2. ed. Blumenau : Odorizzi, 2001.
- LINS, Hoy do Nunes. Herança açoriana e turismo na Ilha de Santa Catarina. **Revista de Ciências Humanas**, Florianópolis : UFSC, v. 10, n. 14, set. 1993. p 89-114.
- _____. Turismo y desarrollo en el Brasil meridional. **Estudios y Perspectivas em Turismo**, Buenos Aires : CIET, v. 9, n. 3-4, 2000.
- MAMIGONIAM, Armen. Vida regional em Santa Catarina. **Orienta o**, IG – USP, XVI, n. 2, 1966.
- MORAES, Ant nio Carlos Robert de. **Contribui es para gestão da zona costeira do Brasil** : elementos para uma geografia do litoral brasileiro. São Paulo : Hucitec; São Paulo : Edusp, 1999.

MOREIRA, Ruy (Org.) **Geografia : teoria e crítica : o saber posto em questão.** Petrópolis : Vozes, 1982.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica : projetos de pesquisas, TGI, TCC, monografias, dissertações e teses.** 2. ed. São Paulo : Pioneira, 1997.

PORTO BELO ONLINE. Porto Belo, 2000-2001. Apresenta informações turísticas sobre Porto Belo. Disponível em: <<http://www.portobelo.com.br>>. Acesso em: 28 jul 2001.

RODRIGUES, Adyr Balestere. **Turismo e espaço : rumo a um conhecimento interdisciplinar.** São Paulo : Hubitec, 1997.

SANTA CATARINA. Empresa Catarinense de Turismo. **Pesquisa da demanda turística.** Florianópolis : Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina, [2001]. 1 CD-ROM. Produzido por CIASC.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico e Integração ao Mercosul – IBGE. **Projeto gerenciamento costeiro : diagnóstico ambiental do litoral de Santa Catarina.** Florianópolis, 1997. 63p.

SANTOS, Milton. **Espaço e método.** São Paulo : Nobel, 1985.

_____. **Pensando o Espaço do Homem.** São Paulo : Hubitec, 1986.

SILVA, Célia Maria e Ganchos (SC): ascensão e decadência da pequena produção mercantil. Florianópolis : FCC/ Ed. da UFSC, 1992.

SOUZA, João Figueira; AMBRÓZIO, Vitor. Da região geográfica à região turística. **Turismo : Horizontes Alternativos,** 1998, p. 37-42.

TRICART, Jean. Contribuição ao estudo das estruturas urbanas. **Boletim Geográfico,** n. 135, nov.-dez. 1956, p. 473-481.

YÁZIGI, Eduardo. **A alma do lugar : turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas.** São Paulo : Contexto, 2001.