



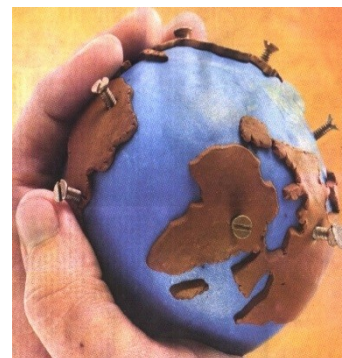
AÇÃO ECOLÓGICA DE RAIZ

www.ecolhar.eco.br

coletivoecolhar@gmail.com

CAMPANHA EM PROL DA PESCA ARTESANAL E DO SANEAMENTO DAS BAÍAS DE FLORIANÓPOLIS

Nosso (eco)olhar retrata aqui apenas um pequeno retalho do cenário global no qual se inserem os oceanos, espaços de vida que a humanidade buscou conquistar ao longo de milênios na busca por novas terras, e hoje um dos vetores centrais nas mudanças climáticas em curso. Daí porque nossa preocupação com o consumo ainda crescente de combustíveis fósseis, um dos fatores para o rápido aquecimento da atmosfera, e que gera o 'efeito estufa'. A poluição dos mares, combinado com a sobre pesca geral e outros fatores, está reduzindo drasticamente os estoques pesqueiros em todos os oceanos e mares do planeta, o que impacta a atividade dos pescadores artesanais em todo mundo. No litoral catarinense muitas espécies, antes em abundância, virtualmente hoje desapareceram, o mero, a garoupa, o pampo gigante, o cação, dentre incontáveis exemplos. Tainhas e sardinhas também já não aparecem mais em quantidades expressivas nos últimos anos. A poluição dos mares, especialmente aquela presente em nossas duas baías, remete para a questão do saneamento básico, com foco no tratamento de esgotos, o que deixa a desejar em todos os cinco municípios que tem orla nas baías: Florianópolis, Palhoça, São José, Biguaçu e Governador Celso Ramos. Portanto, ao se tratar bem o esgoto se estará proporcionando uma água mais limpa, melhor habitat para toda a biota marítima. Saiba mais sobre saneamento básico visitando em nosso site os conteúdos sobre a 'campanha em prol do saneamento ecológico descentralizado', em <https://www.ecolhar.eco.br/blank-3>.

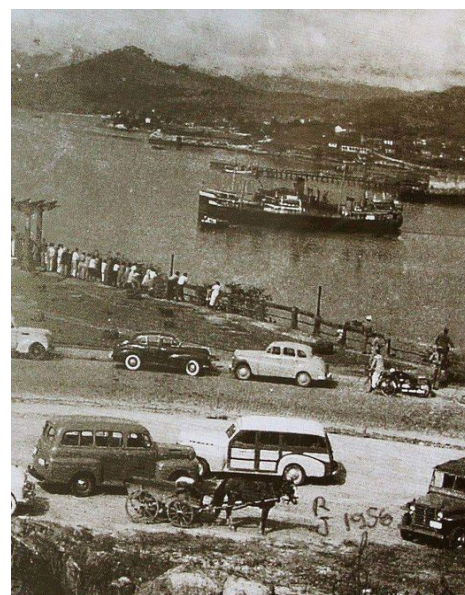


No âmbito da 'pesca artesanal', entram em cena as pequenas embarcações e os equipamentos de apoio em terra necessários para viabilizar a atividade, na qual se estabelece uma estreita relação entre o espaço marítimo e aquele em terra, justamente a orla e sua faixa contígua, espaço misto no qual se dá a maior parte de sua atividade. Em terra elas têm relação com o zoneamento urbano, discussão nos planos diretores, enquanto que no mar elas têm relação com o zoneamento marítimo, que disciplina as rotas de navegação em geral, a outorga de licenças de cultivos e a exploração de diversos recursos. No âmbito do consumo de proteínas no país, os pescados cederam espaço aos outros tipos de carnes, sendo a pesca artesanal o setor mais impactado nas últimas décadas. Esse processo levou à paulatina diminuição dos núcleos pesqueiros no litoral brasileiro, fenômeno claramente notado no caso catarinense, especialmente em Florianópolis, outrora uma cidade polvilhada de núcleos pesqueiros e com grande parcela da população direta e indiretamente envolvida na atividade. A imagem que resta são alguns poucos conjuntos de pequenas embarcações na orla em frente aos tradicionais sítios pesqueiros no entorno da ilha. Essa atividade, no entanto, é ecologicamente sustentável, ao contrário da intensa pesca industrial, responsável por destruir o leito oceânico com redes de arrasto, empregando sonar para a detecção de

cardumes, via de regra sem qualquer preocupação para com o esgotamento e reprodução das espécies, atuando como um dos principais vetores para a retração da pesca artesanal. Lembremo-nos de alguns eventos impactantes nas últimas décadas, que podem ser traduzidos pela síntese **‘o Brasil deu as costas ao mar’** na sua versão florianopolitana.

CRIME DE LESA CIDADE 1, quando foi extinto o Porto de Florianópolis, em fins da década de 1960, no contexto do ‘modo rodoviarista’ do desenvolvimento nacional de então. Este processo ensejou a construção das duas pontes de concreto ligando o continente à ilha, que, por sua vez, ensejou o aterro hidráulico da Baía Sul em frente ao centro da cidade, obra de grande porte e ao estilo daquelas implementadas ao longo da ditadura civil/militar.

O Porto na década de 1950



CRIME DE LESA CIDADE 2, quando foi destruído o paisagismo executado sobre o aterro da Baía Sul, projeto dos arquitetos Burle Marx e Tabacow, imitando o perfil do Aterro do Flamengo que haviam executado na orla carioca. Se fosse conservado, ao menos em parte, seria o hoje o ‘cartão de visita’ da capital, e um parque urbano central para fruição gratuita da população.

Parque urbano executado sobre o aterro da Baía Sul, depois destruído.

CRIME DE LESA CIDADE 3, quando sucessivos governantes municipais e estaduais rechaçaram reiteradamente a implantação do transporte coletivo marítimo nas baías, comum em outras cidades rodeadas de mar mundo afora, mas que aqui enfrenta o “intransponível” obstáculo do lobby das empresas de transporte coletivo rodoviário, setor totalmente mancomunado com as elites locais, razão pela qual se coloca como a única opção de modal de transporte coletivo – ônibus obsoletos e com passagem cara.



Catamarã em teste atracado

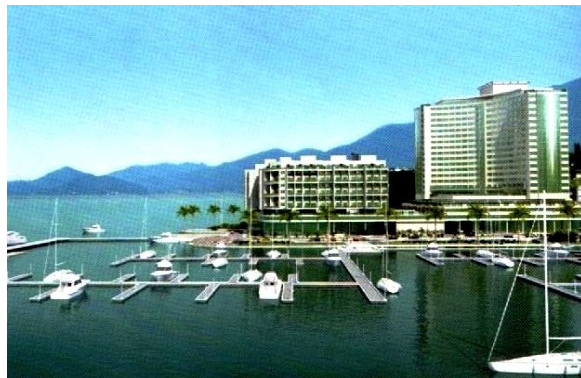
Adentrando no século XXI e em modo de ‘frenesi desenvolvimentista’, lembremos a investida do então bilionário Eike Batista, que pretendia instalar em Biguaçu o Estaleiro OSX, projeto que depois ele transferiu para a costa do RJ, para sorte nossa, pois lá se mostrou ‘muito mais rentável’, e amealhou polpudos incentivos fiscais de toda espécie. Passou-se também por uma luta encarniçada no distrito do Pântano do Sul para retirar os ‘estacionamentos’ na faixa de areia, uma verdadeira guerra que durou sete anos (2008-2015), depois saudada pela população, mas especialmente por parte dos pescadores artesanais locais, que voltaram a enxergar e manejar seus barcos livremente naquele espaço. A praia voltou a ter a cara de outrora, com os barcos e redes visíveis na praia.

Em meio ao trágico enredo acima, com recuos e avanços, mas que historicamente afastou gradativamente a população ilhoa do mar, não falta hoje quem proponha reestabelecer uma “relação mais estreita com ele”. Esta se apresenta, no entanto, não em apoio à pesca

artesanal, mas sim de apoio à mega projetos náuticos e de infraestrutura hoteleira, sempre voltados não à população em geral, mas aos ricos locais, do país e do estrangeiro.

Faz poucos anos, o governador Luis Henrique da Silveira produziu o '*Caderno de Oportunidades de Negócios em SC*', um portfólio diversificado no qual "vendia" o projeto Miramar, um mega hotel com marina na orla de Coqueiros, para xeiques árabes, empresários europeus e norte-americanos.

COMPLEXO TURÍSTICO MIRAMAR

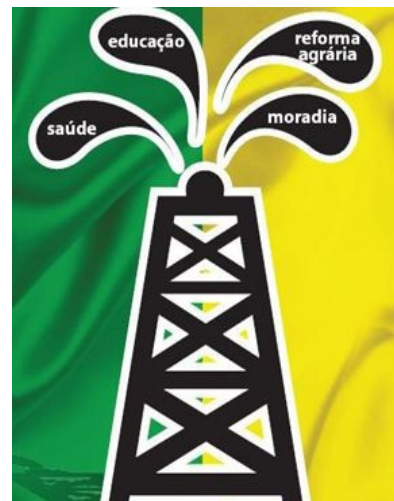


MARINA PARA O LUXO

Na onda nacional dos 'alargamentos de praias', outra dessas iniciativas voltadas ao setor turístico do luxo, também entraram em cena as marinas voltadas a este mesmo público, em detrimento de políticas públicas ao setor da pesca artesanal. Em paralelo com os veículos em terra, as marinas são 'estacionamentos para os barcos', de quaisquer tipos, grandes ou pequenos, com rica tradição no sudeste asiático, Austrália, Nova Zelândia, Oceania, dentre outras regiões mundo afora. Porém, na 'competição econômica' entre as praças no litoral catarinenses por mercado de consumo destinado aos ricos, tendo à frente Balneário Camboriú que aposta no prédio mais alto do mundo, Itajaí, Laguna e outros sítios rivais, a elite empresarial de Florianópolis retomou o mega projeto da **Marina da Beira Mar Norte**. De grande impacto ambiental, paisagístico e econômico, ela disponibilizará 500 vagas, em meio a um aterro hidráulico a ser feito, para acolher um 'parque urbano'. No entanto, já há espaço livre hoje para acolher um 'parque urbano', e bem próximo ao centro, que é o vasto território do 'Aterro da Via Expressa Sul', reivindicado pelas comunidades do entorno ao longo do Plano Diretor Participativo (2006-17), e voltado à população em geral, coisa que não interessa à elite local. E há as marinas privadas (com vagas pagas) como neste caso, e há as marinas públicas (com vagas gratuitas), opção descartada pela elite governante local.

ENERGIA

O consumo de energia fóssil será enormemente incrementado, ao contrário do que se precisa fazer com urgência - diminuir drasticamente o consumo de combustíveis fósseis. Os iates, jet-skis e lanchas de alta velocidade consomem muita gasolina, alguns inclusive do tipo 'especial', enquanto as embarcações menores consomem muito menos, sem contar os veleiros que se valem apenas da natureza. Essa enorme diferença na escala de consumo faz 'toda a diferença' quando vivemos em plena era de 'mudanças climáticas globais'. No âmbito das 'embarcações de pequeno porte', por exemplo, a diferença no montante dos volumes de combustíveis gastos entre os lates de luxo e barcos de pesca industrial (traineiras, atuneiros, e outros navios de pequeno porte, etc), se comparado ao de barcos de lazer e pesca artesanal (baleeiras, pequenos veleiros, canoas, voadeiras, botes, etc) também é muito grande. Por isso, esta última categoria sempre será nossa prioridade diante do cenário global e local, inclusive diante da informação de que lá pelo ano 2070, a população de SC contará com mais 2 milhões de habitantes somados aos atuais 8 milhões (IBGE, 2024), sendo que a maior parte do acréscimo virá a habitar na faixa litorânea do estado, de longe a mais impactada já nos dias atuais. E se não bastasse essa terrível projeção, a capital conta com um índice de crescimento ainda maior que o restante do estado. Não é descabido imaginar Florianópolis com mais de um milhão de habitantes em 2040, a ver pela explosão de prédios desencadeada pelo último Plano Diretor (LC 739/23), aprovado para beneficiar a construção civil e a especulação imobiliária.



CIDADE MERCADO X CIDADE CIDADÃ

A escolha locacional/logística desta marina está ligada à proximidade do público-alvo que irá usufruir, com vistas a garantir sua 'viabilidade econômica': a fração da elite econômica e política local que habita na Av. Beira Mar Norte e cercanias, bem como aquela que ainda virá morar na 'ilha da magia', dispondo de alta e altíssima renda. Daí porque os proponentes do projeto descartaram outros locais. **No nosso ponto de vista marinas desse tipo são totalmente indesejáveis**, e, portanto, nosso foco se volta aos equipamentos de apoio náutico que faltam para incrementar o turismo náutico de baixo impacto (passeios na orla), bem como faltam aos maricultores e pescadores artesanais, setores que tem seu sustento no espaço da orla.

O que hoje faz muita falta (dentre outros quesitos) para o incremento e apoio efetivo à pesca artesanal e aos operadores de turismo náutico de lazer nas orlas das baías:

- > Pequenos trapiches e ancoradouros, incluindo balsas flutuantes;
- > Reboques e tratores/guinchos para facilitar o manejo das embarcações em terra;
- > Ranchos e galpões melhores para a guarda, depósito geral, oficinas com equipamentos para manutenção e reparos, e 'câmara fria' lá onde necessária;
- > Acessos (vias e caminhos), o que remete para adaptar o sistema viário no Plano Diretor;
- > Definir o zoneamento adequado à orla no PD, além de promover a elevação ou recuo preventivo das edificações em face da elevação do nível do mar, devido às mudanças climáticas em curso;



> Implementar com urgência, e por completo, o tratamento dos esgotos que hoje fluem às baías;

> Disponibilizar 'linhas de crédito' de fomento específicas para o setor da pesca artesanal.

Trapiches multiuso no istmo das Campanas, na praia da Armação. Apenas um exemplo, mas que também podem ser muito menores.