

ABORDAGEM DO PILAR SOCIAL DO TRIPÉ DA SUSTENTABILIDADE EM RELAÇÃO À FUTURA MARINA DA BEIRA-MAR NORTE, EM FLORIANÓPOLIS

Acadêmico: Alexandre Leite¹

Orientadora: Profa. Jane Petry da Rosa²

RESUMO

O estudo analisa o Projeto do Parque Urbano e Marina da Beira-Mar Norte sob a perspectiva da dimensão social da sustentabilidade. Adota-se metodologia qualitativa, exploratória e descritiva, composta por análise documental, revisão bibliográfica e entrevistas semiestruturadas. Os resultados indicam que, embora o empreendimento preveja a implantação de um parque urbano de mais de 132 mil m², a geração de empregos e a oferta de vagas náuticas públicas, o debate tem se concentrado majoritariamente nos pilares ambiental e econômico. A comparação com iniciativas de outras marinas brasileiras demonstra que ações sociais, como aulas gratuitas de vela e cursos profissionalizantes náuticos, são viáveis e favorecem a inclusão social. Conclui-se que, apesar das promessas de valorização urbana e criação de oportunidades, a efetiva inclusão da população local e a democratização do acesso ao mar permanecem insuficientemente asseguradas. Ressalta-se, portanto, a importância da implementação de uma escola de vela gratuita ou subsidiada, voltada a crianças e adolescentes em vulnerabilidade social, como estratégia essencial para o atendimento ao pilar social da sustentabilidade.

Palavras-chave: Sustentabilidade. Atividade náutica. Inclusão social. Responsabilidade social.

ABSTRACT

This study analyzes the Urban Park and Marina Project of Beira-Mar Norte from the perspective of the social dimension of sustainability. A qualitative, exploratory, and descriptive methodology was adopted, combining document analysis, literature review, and semi-structured interviews. The results indicate that, although the project foresees the creation of an urban park of more than 132,000 m², job generation, and a limited number of public nautical berths, the public debate has focused mainly on the environmental and economic pillars. The comparison with initiatives from other Brazilian marinas shows that social actions—such as free sailing lessons and nautical vocational training courses—are feasible and contribute to social inclusion. It is concluded that, despite the promises of urban enhancement and new opportunities, the effective inclusion of the local population and the democratization of access to the sea remain insufficiently ensured. Therefore, the study highlights the importance of implementing a free or subsidized sailing school aimed at socially vulnerable children and adolescents as an essential strategy for meeting the social pillar of sustainability.

Keywords: Sustainability. Nautical activity. Social inclusion. Social responsibility.

¹ Acadêmico do Curso Superior de Tecnologia em Gestão do Turismo do Instituto Federal de Santa Catarina.

² Orientadora e Professora do Instituto Federal de Santa Catarina.

1. INTRODUÇÃO

A crescente urbanização das cidades costeiras brasileiras tem imposto desafios significativos à gestão do espaço urbano e ambiental (MOURA; STROHAECKER; KUNST, 2015). De acordo com os autores, esse crescimento transforma o uso e a ocupação do solo, gera pressões sobre ecossistemas litorâneos e impõe problemas de gestão territorial e ambiental locais (por exemplo, conflitos de uso, fragilidades institucionais e riscos ambientais).

Florianópolis, capital de Santa Catarina, figura nesse contexto como um exemplo emblemático, por sua localização insular, forte apelo turístico e tensão entre conservação ambiental e expansão urbana. Entre os projetos urbanos recentes, destaca-se o futuro Parque Urbano e Marina da Beira-Mar Norte, planejado como uma iniciativa de requalificação da orla da cidade, com proposta de integração entre lazer, turismo náutico, geração de empregos e estímulo à economia azul.

Segundo documento divulgado pelo Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina, o projeto do Parque Urbano e Marina Beira-Mar Norte prevê a implantação de um parque urbano com área aproximada de 132 mil m² — podendo chegar a cerca de 144 mil m² conforme outras versões — associado a uma marina composta por estruturas públicas e privadas para atracação de embarcações (IMA, 2022; JORNAL O ATUAL, 2025). A área total a ser concedida para implantação do parque e da marina é expressiva, variando entre 433 mil e 440 mil m², conforme dados divulgados pelo Governo Federal e por veículos regionais (AGÊNCIA GOV, 2024; TUDO AQUI SC, 2024). O projeto inclui ainda a requalificação completa da orla, com previsão de infraestrutura de lazer, espaços públicos, comércio, serviços, estímulo ao turismo, criação de empregos diretos e indiretos e incentivo à mobilidade náutica (AGORA FLORIPA, 2023; AGÊNCIA GOV, 2024; ACIF, 2022).

De acordo com o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) apresentado pelos proponentes, o empreendimento seria ambientalmente viável, compatível com o zoneamento e com o ordenamento náutico da baía, podendo promover melhorias urbanas mediante o “uso ordenado e sustentável” da orla (RIMA, 2022).

No entanto, quando se fala em sustentabilidade, não se trata apenas de aspectos ambientais, pois, em geral, ela é compreendida a partir de três pilares interdependentes — ambiental, econômico e social — que juntos orientam práticas de desenvolvimento equilibrado. Embora os pilares ambiental e econômico recebam grande atenção em projetos urbanos e costeiros, o pilar social é fundamental para assegurar que os benefícios

gerados por empreendimentos sejam distribuídos de forma justa, promovendo inclusão, bem-estar coletivo, acesso a espaços públicos, participação da comunidade e melhoria da qualidade de vida (CATAPAN, 2020).

A dimensão social da sustentabilidade envolve não apenas atender necessidades básicas da população, mas também fortalecer capacidades, criar oportunidades e garantir justiça social nas transformações territoriais. Assim, ao analisar empreendimentos como o Parque Urbano e Marina Beira-Mar Norte, torna-se essencial avaliar seus possíveis impactos sociais, assegurando que a população local seja beneficiada e que o projeto contribua positivamente para a coesão social e o uso democrático do espaço urbano. (BARBIERI; SILVA, 2011)

Portanto, o objetivo deste artigo é analisar o Projeto do Parque Urbano e Marina da Beira-Mar Norte, mais especificamente as atividades da marina, sob a ótica do pilar social da sustentabilidade. Para tal, discute-se o uso social do empreendimento, revisando a literatura sobre o tema e explorando iniciativas de marinas urbanas em operação no Brasil. Esta análise, complementada por dados e opiniões da sociedade civil, visa fornecer uma visão sistêmica sobre a proposta, contribuindo para o debate urbano e para a formulação de políticas públicas mais justas e inclusivas.

2. REVISÃO DE LITERATURA

2.1. O projeto do Parque Urbano e Marina da Beira-Mar Norte e o trâmite legal e jurídico

Segundo informações disponibilizadas no *site* Marina Guararu (2025), observa-se que: “o termo marina vem do latim *marinus*, que significa relativo ao mar”. O conceito de marina evoluiu junto com o crescimento do turismo náutico e da valorização de estilos de vida voltados ao mar. Ainda este mesmo *site* dispõe que a marina:

É um espaço projetado com estrutura completa para garantir conforto, segurança e funcionalidade tanto para os proprietários quanto para os navegadores ocasionais. E que oferece vagas secas e molhadas, além de serviços como manutenção, abastecimento e lazer, sendo essencial para quem deseja praticidade e segurança na navegação (MARINA GUARARU, 2025, s/p).

O portal da Prefeitura Municipal de Florianópolis (2024) assinala que o Parque Urbano e Marina Beira-Mar Norte será:

totalmente executado com recursos privados a partir da concessão do espaço público a empresas privadas. [...] contará com um parque urbano público, de

convivência, com espaço para a realização de eventos, áreas de lazer e espaço para práticas esportivas que envolvam o mar. A área indicada para a execução do equipamento localiza-se na Avenida Rubens de Arruda Ramos – Beira Mar-Norte, iniciando onde hoje encontra-se a Praça de Portugal, estendendo-se até a Praça do Sesquicentenário. Em direção ao mar adentra por cerca de 315 metros, com profundidades médias variando de 1,5 a 4,0 metros. É considerada como a mais apta da região para a implantação do Parque e Marina, visto a inexistência de rochas e calado mais profundo, exigindo menos dragagens. A costa oeste da ilha, diferentemente da costa leste, já apresenta intervenções humanas com aterros e enrocamentos, configurando um sítio com menores interferências no meio ambiente, mitigando os impactos socioambientais (PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2024, s/p).

No que se refere às características do empreendimento encontramos, também no *site* da Prefeitura Municipal de Florianópolis (2024) que:

O projeto Parque Urbano e Marina da Beira-Mar Norte prevê: - Área total de concessão de 440 mil m², com aproximadamente 144 mil m² para o parque urbano e o restante dividido entre espelho d'água (para a marina e lazer) e outras infraestruturas; - Em torno de 470 vagas privadas para embarcações e 30 vagas públicas; - Infraestrutura de lazer, gastronomia, ciclovias, píeres, áreas culturais; - Investimento estimado entre R\$ 190 milhões e R\$ 215 milhões, via Parceria Público-Privada (PPP) (PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2024, s/p).

Embora as primeiras tratativas a respeito do projeto tenham acontecido há dez anos, os trâmites legais, políticos e jurídicos, iniciaram-se, efetivamente, em 2018. No portal Floripa Sustentável (2025) está disposto que o trâmite político-jurídico ocorreu:

entre os anos de 2015 e 2016, a Prefeitura Municipal de Florianópolis, por intermédio da Secretaria Municipal de Turismo iniciou a articulação com os empresários de Florianópolis, sobretudo com a Associação Comercial e Industrial de Florianópolis (ACIF) e a Associação Náutica Brasileira (ACATMAR). Ato contínuo foi iniciada a realização do projeto arquitetônico, e dos estudos de impacto econômico e ambiental, de territorialidade e jurídico. Em paralelo se deu o desenvolvimento do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do Projeto.

A partir do conhecimento público do projeto, foram elencados, por parte de ambientalistas e ONGs, importantes questionamentos alegando falta de consulta prévia e também, pelo Conselho Regional de Engenharia (CREA), da necessidade do seguimento de critérios técnicos-científicos em todas as etapas da obra. Foi aprovado o projeto de lei, junto à Câmara Municipal de Vereadores, que dava à Prefeitura o direito de fazer uma concessão para a iniciativa privada. Ao longo de 2025 tivemos o advento da Portaria com o Termo de Cessão Onerosa do Serviço de Patrimônio da União (SPU), além da Solicitação da Licença Ambiental de Instalação (LAI), protocolizada junto ao Instituto de Meio Ambiente (IMA-SC), sendo que a Licença Ambiental Prévia já fora conquistada. (FLORIPA SUSTENTÁVEL, 2025, s/p).

2.2 Sustentabilidade e Pilar Social

O conceito mais difundido de sustentabilidade surgiu no Relatório Brundtland, em 1987. De acordo com a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (1987, p. 46), “desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do

presente sem comprometer a capacidade de gerações futuras de atenderem às suas próprias necessidades”.

Conforme Sachs (2004), “uma sociedade sustentável deve integrar eficiência econômica, equidade social e prudência ecológica”.

Já Elkington (1997) consolidou o termo *Triple Bottom Line*, que propõe que “organizações e governos considerem simultaneamente três pilares: *planet* (ambiente), *people* (pessoas), *profit* (lucro)”. No contexto urbano, esse tripé orienta práticas que conciliam planejamento ambiental, inclusão social e crescimento econômico. E, ainda, Elkington (2001) diz que “para que um empreendimento humano seja considerado sustentável, é preciso que seja ecologicamente correto, economicamente viável e socialmente justo”.

O pilar social, refere-se:

ao compromisso com a justiça social, o bem-estar das pessoas e a promoção da equidade, estando centrado nas pessoas, garantindo os direitos das futuras gerações. Dentre outros aspectos, tal pilar foca na qualidade de vida, na inclusão social, no combate à pobreza e no fortalecimento das comunidades locais, evidenciando a participação social ativa e a coesão social. A estabilidade e o progresso social só poderão ser almeçados se o pilar social não for relegado a um segundo plano. (BARBIERI; SILVA, 2011).

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A presente pesquisa adota uma abordagem qualitativa de natureza exploratória e descritiva. O método se baseia em uma combinação de análise documental, revisão bibliográfica e entrevistas semiestruturadas. Conforme Gil (2002), pesquisas descritivas têm como objetivo principal a descrição de características de uma população ou fenômeno, enquanto o caráter exploratório busca proporcionar maior familiaridade com o problema, o que é essencial para o tema em estudo.

O esforço central deste artigo concentrou-se na compilação e análise de informações sobre o Projeto do Parque Urbano e Marina da Beira-Mar Norte, porém, o objeto de estudo principal é a dimensão social da sustentabilidade relacionada especificamente às atividades e ao funcionamento futuro da marina.

As fontes primárias de pesquisa incluíram a legislação aplicável, comunicados oficiais (Prefeitura, IMA, SPU), e publicações jornalísticas de veículos regionais e nacionais. A revisão bibliográfica, por sua vez, abrangeu artigos acadêmicos, livros e relatórios sobre planejamento urbano costeiro, sustentabilidade (com ênfase no *Triple Bottom Line*) e estudos de impacto social de grandes empreendimentos urbanos.

Para capturar a percepção da sociedade civil e enriquecer a análise, foram realizadas duas entrevistas semiestruturadas no mês de outubro de 2025. Os participantes são figuras proeminentes no debate público sobre o tema, sendo codificados para preservar suas identidades: Entrevistado A (Especialista em Planejamento Urbano/Direito Marítimo) e Entrevistado B (Representante de ONG/Movimento Socioambiental).

Para uma melhor estruturação e aprofundamento do tema, a análise e a apresentação dos resultados foram divididas em três eixos, visando propiciar uma visão ampla da proposta da marina sob a ótica social:

1. Iniciativas Sociais em Marinas Brasileiras: Pesquisa e compilação de iniciativas e atividades de responsabilidade social, inclusão e uso público observadas em marinas urbanas já em operação no Brasil.
2. Análise Documental do Pilar Social no Projeto Beira-Mar Norte: Revisão crítica da literatura e dos documentos oficiais do empreendimento, com foco nas previsões e nas lacunas relacionadas às atividades de caráter social, uso democrático do espaço e inclusão.
3. Voz da Sociedade Civil: Compilação e análise do conteúdo das entrevistas realizadas, destacando as preocupações e sugestões levantadas pelos especialistas em relação ao uso social e à justiça territorial do empreendimento.

4. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

4.1 Iniciativas sociais envolvendo marinas no Brasil

Conforme observou-se na revisão de literatura deste artigo, o conceito de sustentabilidade, entendido por meio do tripé social, ambiental e econômico, requer que grandes projetos urbanos, como o da futura Marina Beira-Mar Norte considerem não apenas os impactos ambientais e financeiros, mas também os benefícios reais para a população, especialmente para os grupos vulneráveis. Em muitos projetos o pilar social fica relegado a um segundo ou até terceiro plano, pois os pilares ambiental e legal, recebem grande parte da atenção dos proponentes, dos entes governamentais, da imprensa e da sociedade civil. Nesse sentido, um dos objetivos do trabalho foi justamente dar um destaque a este pilar, por meio da busca de projetos que abordem o pilar social envolvendo marinas e comunidades e, através das leituras realizadas, sugerir iniciativas que pudessem ser implantadas em Florianópolis.

Sendo assim, a Tabela 1, abaixo, elenca cinco projetos sociais ligados à marinas urbanas, realizados no Brasil. Além da descrição da atividade realizada e do impacto social, optou-se também por criar uma coluna que apresenta o tipo de vínculo com a marina.

Tabela 1- Iniciativas sociais envolvendo marinas no Brasil

Projeto Social	Localização (Marina/Centro Náutico)	Foco Social e Atividades	Vínculo com a Marina	Impacto para a Sociedade (Pilar Social)	Referência
Velejando para o Futuro	Marina da Glória (Rio de Janeiro - RJ)	Aulas gratuitas de vela e marinharia para crianças e adolescentes (6 a 18 anos) da rede pública.	Direto: O projeto é realizado dentro da infraestrutura da Marina da Glória.	Democratização do Acesso ao Mar e Esporte; desenvolvimento de disciplina, trabalho em equipe e conscientização ambiental.	CBVela; Veleja Rio
Navegando pela Cidadania	Associação Náutica de Itajaí (ANI) (Itajaí - SC)	Atividades náuticas, culturais e educacionais (aulas de vela) para alunos de escolas municipais no contraturno escolar (8 a 14 anos).	Forte: Utiliza a infraestrutura da Associação Náutica, que funciona como um centro náutico urbano de apoio.	Inclusão Social e resgate da identidade cultural marítima; oferece transporte gratuito, removendo barreiras de acesso.	ANI
Projeto Grael (IRN)	Sede Enseada de Jurujuba (Niterói - RJ)	Formação gratuita em três pilares: Esportivo (vela), profissionalizante e Ambiental para jovens (9 a 29 anos).	Forte: Ocupa um centro náutico com infraestrutura completa para formação profissional e prática da vela.	Geração de Emprego e Renda: Qualifica e encaminha jovens para o mercado de trabalho náutico, como proeiros e marinheiros, promovendo o desenvolvimento profissional.	Projeto Grael
Cursos de Cultura Náutica	Fundação Aleixo Belov (Salvador - BA)	Cursos profissionalizantes gratuitos para jovens em áreas como Auxiliar de Operações em Marinas, Mestre Amador e Condutor de Turismo Náutico.	Indireto, mas Estratégico: Forma a mão de obra especializada que será absorvida pelas marinas e o setor náutico local.	Equidade e Empregabilidade: Promove a inclusão social com cotas para minorias; fortalece a economia do mar com profissionais qualificados.	Fundação Aleixo Belov; Guia BTS
Coleta Seletiva Solidária e Parcerias Esportivas	Rede BR Marinas (Diversas unidades, como Angra e Búzios - RJ)	Coleta de resíduos recicláveis em parceria com cooperativas locais e abrigamento de clubes de canoagem (Canoa Havaiana).	Direto: Iniciativas implementadas na operação diária das próprias marinas, envolvendo	Sustentabilidade Socioeconômica: Integra a comunidade (cooperados) na economia circular, gerando renda, e democratiza o	BR Marinas

			clientes e funcionários.	acesso a esportes náuticos.	
--	--	--	--------------------------	-----------------------------	--

Fonte: Tabela elaborada pelo pesquisador com base nos sites elencados na coluna referência.

Embora a pesquisa tenha demonstrado que as iniciativas envolvendo o pilar social no Brasil são bastante tímidas e incipientes, foi possível encontrar atividades envolvendo públicos e atividades diversas. Os projetos sociais na área náutica, como o “Velejando para o Futuro”, “Navegando pela Cidadania” e o “Projeto Grael”, representam um alinhamento direto com o Pilar Social da Sustentabilidade. Ao focar na Educação (aulas de vela e marinharia), no Esporte (desenvolvimento de disciplina e trabalho em equipe) e na Geração de Oportunidades (cursos profissionalizantes e empregabilidade no setor náutico, como os oferecidos pela Fundação Aleixo Belov), essas iniciativas transcendem a mera assistência. Elas promovem a inclusão social e a equidade, essenciais ao pilar, ao democratizar o acesso ao mar e qualificar populações vulneráveis para o mercado de trabalho. Essa ação social cria um ciclo virtuoso, onde o desenvolvimento humano e a redução das desigualdades são utilizados como ferramentas para garantir um futuro sustentável e economicamente viável para toda a comunidade que interage com o ambiente marinho e as marinas.

O *site* “Rumo ao Mar” traz mais informações acerca do projeto social realizado na Marina da Glória, no Rio de Janeiro. Trata-se de uma marina urbana, tal qual a projetada para a cidade de Florianópolis. Lá é desenvolvido o Projeto Velejando para o Futuro II. Esta atividade teve início em setembro de 2024 e a duração prevista, inicialmente, é de um ano. Ela é organizada e executada pela Confederação Brasileira de Vela, com patrocínio da Shell Brasil, através da Lei de Incentivo ao Esporte. Trata-se de um projeto de iniciação esportiva de crianças e adolescentes à vela.

Este projeto atende 500 crianças e adolescentes até 18 anos, sendo no mínimo 50% de alunos oriundos de escolas da rede pública. Visa dentre outros combater o sedentarismo agravado pela Pandemia de Covid-19, prevenindo obesidade, diabetes, doenças cardiovasculares e distúrbios psicológicos (RUMO AO MAR, 2024, s/p). Dados da Organização Mundial da Saúde (OMS) indicam que a maioria das crianças e adolescentes não atendem às recomendações mínimas de atividade física semanal. Além disso, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) estima que 1 em cada 3 crianças entre 5 e 9 anos está acima do peso no Brasil, necessitando de intervenção urgente.

Ao buscar atividades deste tipo em Florianópolis, observou-se existir uma iniciativa ligada a marina do Iate Clube de Santa Catarina (ICSC Veleiros da Ilha), situada na região central da cidade. Neste local, o Instituto Taffarel Lopes desenvolve um projeto social com aula de velejo para crianças.

De acordo com o *site* do Instituto este projeto busca:

ensinar uma modalidade olímpica e abrir novos horizontes no que tange ao cuidado com barcos, a lida com ventos e a tomada de decisões rápidas. Foca no desenvolvimento pessoal e social, no trabalho em equipe, na comunicação eficaz, na liderança, na confiança no outro, na disciplina, na responsabilidade, no respeito, no compromisso, na organização e na perseverança. O projeto também estimula as crianças a assumirem papéis importantes em situações desafiadoras, proporcionando saúde tanto física (força/coordenação motora/equilíbrio) quanto psíquica (contato com a natureza/bem-estar emocional/redução do stress). Outros aspectos importantes são a educação ambiental (consciência ecológica, respeito pelo meio ambiente, preservação dos oceanos e dos recursos naturais), as oportunidades para o futuro (abertura de portas para competições, bolsas de estudo, intercâmbios, carreira na área esportiva/marítima/náutica) e a inserção em novos contextos sociais e profissionais (INSTITUTO TAFFAREL LOPES, 2025, s/p).

Há também outro projeto: o da ACATMAR em associação com o IFSC, onde o objetivo é formar alunos que possam servir de mão-de-obra qualificada nas diversas áreas, como turismo, serviços e gastronomia náutica.

A dimensão social da sustentabilidade envolve garantir qualidade de vida, justiça social, participação comunitária e fortalecimento das capacidades humanas, de modo que intervenções urbanas devem atender às necessidades presentes sem comprometer direitos e oportunidades das futuras gerações (CATAPAN, 2020). Nesse sentido, projetos como o Parque Náutico e Marina Beira-Mar Norte, em Florianópolis, só podem ser considerados sustentáveis se ampliarem o acesso democrático ao espaço público, oferecerem oportunidades de lazer e convivência, gerarem benefícios socioeconômicos para a população local e evitarem processos de exclusão social ou privatização indireta da orla. Assim, o pilar social atua como critério central para avaliar em que medida um empreendimento desse porte possa contribuir para cidades mais justas e inclusivas.

4.2. O que prevê o projeto da Marina Beira-Mar Norte na área social?

Com base nos documentos e notícias sobre a implantação da Marina Beira Mar Norte em Florianópolis, pode-se afirmar que o foco principal nas discussões e entraves jurídicos tem sido majoritariamente no pilar ambiental (licenciamento, estudos de impacto, competência de órgãos como IMA e IBAMA) e no pilar econômico (investimento de R\$ 193 milhões, geração de empregos e valorização imobiliária).

No entanto, o projeto também faz previsões que tocam diretamente no pilar social da sustentabilidade, principalmente por envolver a construção de um parque urbano anexo. As justificativas e objetivos apresentados pela Prefeitura de Florianópolis e concessionária no projeto incluem aspectos sociais importantes:

- **Geração de Empregos e Oportunidades:**

Há uma promessa de criação de milhares de empregos diretos e indiretos durante a fase de obras e, subsequentemente, na operação do complexo (marina, centro comercial, bares e restaurantes). Isso, segundo à Prefeitura Municipal, contribuirá diretamente para a redução do desemprego e o desenvolvimento local. (PSD, 2025; ND MAIS, 2022).

- **Lazer e Convivência Pública:**

O projeto não é apenas uma marina privada, mas inclui um amplo Parque Urbano (cerca de 132 mil m²) com áreas de lazer, quadras esportivas, pista de skate, parques infantis e espaços de convivência. Isso visa ampliar as opções de lazer e resgatar a relação da cidade com o mar para toda a população, não apenas para o público náutico. (PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2024).

- **Inclusão no Transporte:**

O projeto prevê a integração com futuros modais de transporte, como o BRT e o transporte marítimo, o que é um ponto importante de mobilidade e inclusão urbana. (PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, 2024).

A Licença Ambiental Prévia (LAP) do projeto prevê a adoção de trinta medidas que devem ser implantadas em 19 programas (FLORIPAMANHÃ, 2025). As medidas com claro teor social e de compensação de impacto incluem:

- **Contratação de Mão-de-Obra Local:** Prevê a priorização da contratação de trabalhadores da região para a execução das obras e para a operação futura do complexo (ND MAIS, 2022).
- **Implantação do Parque Urbano:** A criação de uma área pública de mais de 132 mil m² com espaços de lazer e esportes é a principal compensação social, pois democratiza o acesso e qualifica a área para toda a população (IMA, 2022).
- **Melhora da Mobilidade Urbana:** O projeto inclui a requalificação de calçadas, implantação de ciclovias com acessibilidade universal e previsão de área para transporte náutico, beneficiando a circulação de pedestres e modos não motorizados (PROSUL, 2024).

É importante ressaltar que, em alguns debates, o foco social do projeto foi questionado, especialmente no que tange à equidade. Com base na pesquisa sobre o

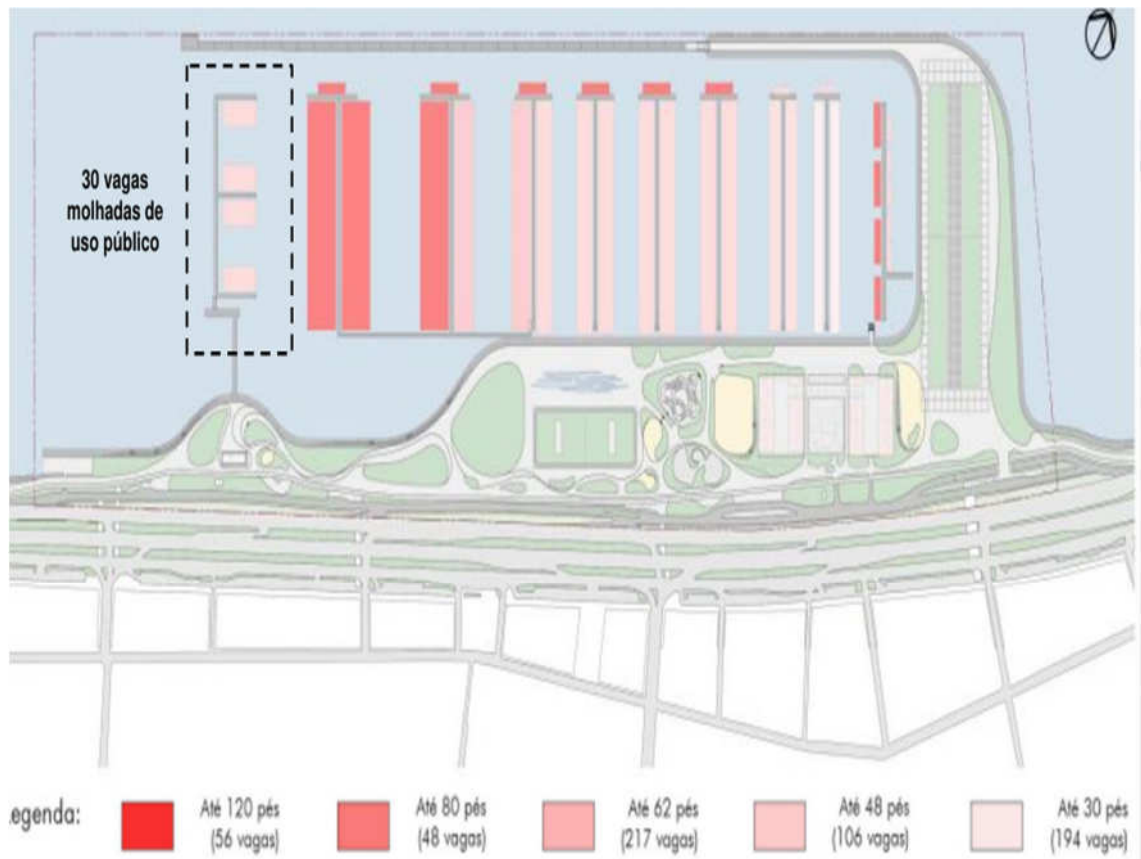
debate público e a cobertura midiática do projeto da marina Beira-Mar Norte, foram identificadas fontes que veicularam críticas à ausência ou à pequena relevância dada ao pilar social e a percepção de que as audiências públicas teriam tido um foco excessivo no aspecto econômico.

Críticos apontaram que a audiência pública, por exemplo, teria priorizado os aspectos turísticos e econômicos, sendo percebida como uma "audiência de negócio" e negligenciando o debate aprofundado sobre os impactos sociais e ambientais (PÁGINA 24 HORAS, 2019). Adicionalmente, o público-alvo principal da marina, voltado a embarcações de grande porte e um centro comercial de alto padrão, levanta preocupações sobre a equidade do acesso e o benefício real para as comunidades de baixa renda de Florianópolis (ND MAIS, 2022).

Como aspectos sociais da sustentabilidade previstos exclusivamente para a futura marina da Beira-Mar Norte pode-se destacar: Criação de espaço público com acessibilidade; Expectativa de geração de 2.400 empregos diretos; Vagas públicas para barcos e Escola náutica. Os principais desafios citados na literatura são a concentração de vagas privadas para barcos, que pode dificultar acesso popular; ausência de audiências públicas amplas e o Risco de gentrificação da orla. (FLORIPA AMANHÃ, 2024, s/p).

As imagens do projeto, reveladas nas próximas páginas, demonstram sua magnitude e potencialidade, ao mesmo tempo em que provocam reflexões à respeito da constatada falta de previsão e discussão à respeito do pilar social da sustentabilidade. Observa-se que dentre as iniciativas sociais listadas, poucas têm relação com a marina, que será construída e administrada pela iniciativa privada. A maioria das atividades está ligada construção e funcionamento do empreendimento e ao parque urbano. Nas pesquisas realizadas na literatura, especialmente em *sites* e relatórios, o único documento oficial encontrado que menciona ações sociais ligadas diretamente à marina, foi o Relatório de Impacto Ambiental. A parte do documento que descreve o funcionamento do empreendimento, há a seguinte citação a respeito de trinta vagas públicas na marina: “Com quebra-mares feitos através de enrocamento, criou-se uma área de aproximadamente 300 mil m² de espelho d’água com capacidade estimada para 621 embarcações, sendo 134 delas vagas secas e 30 vagas públicas” (RIMA, 2022, p.14).

Imagem 1 – Localização das vagas de acesso público na marina Beira-Mar Norte



Fonte: RIMA (2022).

Além de prever o número de vagas e a sua localização, o relatório segue e mencionando um possível local para prática e aprendizado de esportes aquáticos e náuticos. Ressalta-se que além de prever apenas a possibilidade, em nenhuma parte do documento são descritas as formas de funcionamento, tão pouco é citada a gratuidade, conforme pode-se inferir a seguir:

Há uma porção do espelho d'água voltado para o lazer, onde será possível a prática e aprendizado de esportes aquáticos e náuticos, em local protegido das ações das marés. No *finger* público, junto do píer existente, além de postos para abastecimento de embarcações, está prevista uma área para embarque e desembarque (RIMA, 2022, p.14).

No item que descreve os edifícios constantes no projeto do parque urbano, também há menção a uma escola de vela em dois momentos:

Edifício A: Localizado no molhe leste, conta com restaurantes, conveniência, lojas de produtos locais, academia, espaço para exposições culturais e artísticas, áreas de lazer, escola de vela e estacionamento.

[...]

Escola de Vela: além de uma área edificada para suporte administrativo, a escola de vela ocupará parte do espaço livre formada por gramado com espaço disponível para o posicionamento de pelo menos 20 veleiros. (RIMA, 2022, p.17).

Imagem 2- Galeria de fotos do Projeto do Parque Urbano e Marina Beira-Mar





Fonte: ARK7Arquitetos

Sobre a escola de vela, cabe destacar que durante a pesquisa foram encontradas pouquíssimas menções a esta atividade. O *site* do FloripAmanhã, faz uma proposta, que é endossada por este pesquisador.

(...) É necessário garantir acesso público real, com escola de vela para crianças e adolescentes oriundos de escolas públicas, de comunidades de baixa renda e em situação de vulnerabilidade social. Neste contexto, propõe-se a criação de um programa social de ensino de vela gratuito ou subsidiado, vinculado à futura Marina da Beira-Mar Norte, com foco na inclusão social de crianças e adolescentes oriundos de famílias de menor poder aquisitivo, na cidade de Florianópolis (FLORIPAMANHÃ, 2024, s/p).

Além da oferta de iniciação náutica a crianças e adolescentes em situação de vulnerabilidade social ou oriundos de escolas públicas, pode-se sugerir a criação de oportunidades de formação profissional no setor náutico (visando a qualificação profissional para atuação na marina Beira-Mar ou em outras tantas que vêm se espalhando pela cidade), o estímulo ao uso público e democrático da marina, a integração de escolas públicas, ONGs e Universidades ao projeto, além do desenvolvimento de habilidades socioemocionais como liderança, trabalho em equipe, responsabilidade ambiental.

4.3 Opiniões de representantes da sociedade civil com envolvimento no tema

No Brasil, tanto as marinas, quanto à prática da vela e de outros esportes náuticos, historicamente sempre estiveram associadas a elites econômicas. Com a implantação da marina Beira-Mar Norte, vislumbra-se a possibilidade de democratizar o acesso àquela atividade, permitindo a inclusão de crianças e adolescentes de baixa renda e em situação de vulnerabilidade social naquele horizonte, promovendo integração social e acesso ao

mar, por meio do ensino gratuito de vela. Para contextualizar a escola de vela pública, trazemos duas vozes da sociedade civil, na forma de breves entrevistas.

O Entrevistado A, apresenta uma visão otimista sobre o potencial social da futura marina da Beira-Mar Norte. Ele destaca a proposta de reconexão cultural da cidade com sua vocação marítima:

“A Marina da Beira-Mar Norte será um símbolo de reconexão da cidade com sua cultura marítima, criando um espaço de convivência, lazer e turismo qualificado” (Entrevistado A, 2025, comunicação pessoal).

Essa afirmação se alinha ao conceito de função social do espaço urbano, conforme previsto no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001), bem como às diretrizes do Plano Diretor, conforme pontuado pelo entrevistado:

“A Marina é um projeto que atende a esses princípios, qualificando a orla, criando áreas públicas de lazer, impulsionando o turismo e gerando empregos” (Entrevistado A, 2025, comunicação pessoal).

Além disso, o Entrevistado A menciona o projeto Marina-Escola, em parceria com o IFSC, como instrumento de inclusão social:

“A ideia é formar mão de obra qualificada e oferecer novas oportunidades de emprego e renda em áreas como manutenção, turismo, serviços e gastronomia náutica” (Entrevistado A, 2025, comunicação pessoal).

Essa iniciativa pode ser vista como uma manifestação do pilar social da sustentabilidade, que, segundo Sachs (2004), “inclui a ampliação do acesso a oportunidades, geração de renda e fortalecimento das capacidades locais”. A preocupação com o acesso democrático também é enfatizada pelo Entrevistado A:

“Haverá áreas específicas para embarcações, mas a população poderá usufruir de restaurantes, espaços culturais, áreas de lazer e convivência pública” (Entrevistado A, 2025, comunicação pessoal).

Já o entrevistado B, apresenta uma visão mais cautelosa quanto aos efeitos sociais do projeto da marina. Embora reconheça seu potencial econômico e turístico, ressalta a importância de evitar a exclusão:

“É necessário assegurar que este seja um espaço democrático, com acesso garantido à população em geral, evitando processos de exclusão ou elitização” (Entrevistado B, 2025, comunicação pessoal).

O entrevistado B divide os impactos percebidos em dois grupos:

Positivos: Geração de empregos diretos e indiretos; Fomento ao turismo e à economia de Florianópolis; Potencial de ampliação das práticas de esporte náutico e inclusão social; Revitalização e melhor aproveitamento da orla. Negativos: Possibilidade de restrição de acesso para a população local; Risco de elitização do espaço, afastando comunidades historicamente ligadas ao mar; Potenciais impactos ambientais que podem afetar comunidades tradicionais e culturais (Entrevistado B, 2025, comunicação pessoal).

A crítica à elitização é coerente com o alerta feito por Harvey (2012), ao destacar como certos projetos urbanos “escondem processos de privatização e gentrificação sob a retórica da revitalização”. Nesse sentido, o entrevistado B defende um plano de gestão inclusivo:

“É fundamental que a Marina seja um espaço público acessível a toda a população [...] com atividades culturais e esportivas gratuitas ou a preços acessíveis” (Entrevistado B, 2025, comunicação pessoal).

Por fim, aponta caminhos possíveis para integração social, citando a experiência com o projeto “Veleiros da Ilha”:

“[...] A futura Marina pode ser uma oportunidade para expandir esse modelo, oferecendo cursos de vela, programas de inclusão e atividades esportivas e culturais para jovens” (Entrevistado B, 2025, comunicação pessoal).

Essa proposta vai ao encontro do conceito de justiça socioambiental de Acsegrad, (2004), ao promover o acesso equitativo aos recursos naturais e espaços públicos.

CONCLUSÃO

O projeto da Marina da Beira-Mar Norte tem gerado polêmicas e interesse público por seu potencial transformador, mas também por seus riscos ambientais e possíveis exclusões sociais. Analisá-lo a partir do aspecto social do tripé da sustentabilidade oferece uma visão crítica e sistêmica da proposta, contribuindo para o debate urbano e para a formulação de políticas públicas mais justas e sustentáveis. Dessa forma, temos a promessa de geração de emprego e valorização urbana, no entanto, a inclusão efetiva da população local, especialmente de comunidades tradicionais e periféricas, ainda não está suficientemente garantida. A prática da atividade náutica, como a vela, historicamente associada a elites econômicas, pode e deve ser democratizada, visando a inclusão social e acesso ao mar por meio de aulas gratuitas para jovens de baixa renda da capital catarinense.

Um projeto de tamanha envergadura como o da futura marina da Beira-Mar Norte tem o condão de mitigar as desigualdades sociais ao seguir exemplos de escolas de barcos à vela ofertados de forma gratuita a crianças e adolescentes de menor poder aquisitivo. A proposta é pertinente, pois tal equipamento urbano, além de respeitar os pilares ambiental e econômico da sustentabilidade, não pode relegar o pilar social a um segundo plano. Portanto a inclusão efetiva da população local, especialmente das crianças e adolescentes menos favorecidos, precisa estar suficientemente garantida. Ante o exposto, concluímos que Florianópolis pode e deve dar um exemplo de desenvolvimento sustentável ao mundo, ao oferecer através da futura Marina da Beira-Mar Norte, novas possibilidades aos seus habitantes num resgate da relação da cidade com o mar e na criação de oportunidade para todos.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, H. Justiça ambiental e construção social do risco. *Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente*, n. 10, 2004.

ACIF – Associação Comercial e Industrial de Florianópolis. *Posicionamento sobre o Projeto Marina Beira-Mar Norte*. Florianópolis, 2022. Disponível em: <https://acif.org.br>. Acesso em: 14 out. 2025.

AGÊNCIA GOV. *Imóvel da União garante área para instalação de parque urbano e marina em Florianópolis*. Brasília, 2024. Disponível em: <https://agenciagov.ebc.com.br>. Acesso em: 14 out 2025.

AGORA FLORIPA. *Avança projeto para marina na Beira-Mar Norte em Florianópolis*. Florianópolis, 2023. Disponível em: <https://agorafioripa.com.br>. Acesso em: 14 out. 2025.

ASSOCIAÇÃO NÁUTICA DE ITAJAÍ (ANI). *Projetos*. Itajaí, [S.d.]. Disponível em: <https://www.anitajai.org/projetos/>. Acesso em: 2 nov. 2025.

BARBIERI, José Carlos; SILVA, Dirceu da. Desenvolvimento sustentável e sustentabilidade: algumas reflexões conceituais. *Revista de Administração da USP*, São Paulo, v. 46, n. 2, p. 19–30, 2011.

BR MARINAS. *Sustentabilidade*. [S.l.]: BR Marinas, [S.d.]. Disponível em: <https://brmarinas.com.br/sustentabilidade/>. Acesso em: 15 nov. 2025. (Referência para a Coleta Seletiva Solidária e parcerias esportivas).

BRASIL. Ministério das Cidades. *Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos*. Brasília: Ministério das Cidades, 2001.

CATAPAN, Anderson. Discussões sobre os conceitos de sustentabilidade e seus pilares. *Latin American Journal of Development*, v. 2, n. 6, p. 410–416, 2020.

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. *Nosso futuro comum*. 2. Ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1991.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VELA (CBVela). *Velejando para o Futuro*. [S.l.]: CBVela, [S.d.]. Disponível em: <https://cbvela.com.br/velejando/>. Acesso em: 27 nov. 2025.

ELKINGTON, John. *Cannibals with Forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*. Oxford: Capstone, 1997.

ELKINGTON, John. *Sustentabilidade: Canibais com garfo e faca*. São Paulo: Makron Books, 2001. HARVEY, D. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

FLORIPAMANHÃ. *Arquivos Parque Urbano e Marina Beira-Mar Norte*. [S.l.]: FloripAmanhã, 2025. Disponível em: <https://floripamanha.org/tag/parque-urbano-e-marina-beira-mar-norte/> Acesso em: 27 nov. 2025.

FLORIPA SUSTENTÁVEL. *Floripa Sustentável comemora Decisão da Justiça sobre Parque Urbano Marina Beira Mar*. Disponível em: <https://floripasustentavel.com.br/floripa-sustentavel-comemora-decisao-da-justica-sobre-parque-urbano-marina-beira-mar/> Acesso em: 26 nov. 2025.

GIL, A. C. *Como elaborar projetos de pesquisa* (4a ed.). São Paulo: Atlas, 2002.

GUIA BTS. *Fundação Aleixo Belov abre inscrições para cursos de fomento a cultura náutica e a economia do mar*. [Salvador]: Guia BTS, 8 ago. 2024. Disponível em: <https://guiabts.com.br/fundacao-aleixo-belov-abre-inscricoes-para-cursos-de-fomento-a-cultura-nautica-e-a-economia-do-mar/>. Acesso em: 2 dez. 2025. (Artigo sobre os Cursos de Cultura Náutica, citando o Guia BTS e a Fundação).

HARVEY, D. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2012.

IMA – Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina. *Audiência pública apresenta Relatório de Impacto Ambiental do Parque Urbano e Marina Beira-Mar Norte*. Florianópolis, 2022. Disponível em: <https://www.ima.sc.gov.br>. Acesso em: 12 out. 2025.

INSTITUTO TAFFAREL LOPES. *A importância do Projeto Escola de Vela na vida das crianças*, 2025. Disponível em: <https://www.instagram.com/reel/DNODr5eNMSZ/?gsh=MTV4MGw5c3N6MnBrOQ==>. Acesso em 29 ago. 2025.

INSTITUTO RUMO NÁUTICO (IRN). *Quem Somos*. In: PROJETO GRAEL. Niterói, [S.d.]. Disponível em: <https://projetograel.org.br/quem-somos/>. Acesso em: 27 nov. 2025.

JORNAL O ATUAL (UFSC). *Justiça autoriza continuidade do licenciamento da Marina Beira-Mar Norte*. Florianópolis, 2025. Disponível em: <https://jornalofatual.ufsc.br>. Acesso em: 12 out. 2025.

MOURA, N. S. V.; MORAN, E. F.; STROHAECKER, T. M.; KUNST, A. V. *A urbanização na zona costeira: processos locais e regionais e as transformações*

ambientais – o caso do Litoral Norte do Estado do Rio Grande do Sul, Brasil. Ciência & Natura, Santa Maria, v. 37, n. 3, p. 594–612, 2015.

ND MAIS. *Relatório faz radiografia sobre o parque urbano e marina de Florianópolis*. [S.l.]: ND Mais, 2022. Disponível em: <https://ndmais.com.br/meio-ambiente/relatorio-faz-radiografia-sobre-o-parque-urbano-e-marina-de-florianopolis/> Acesso em: 27 nov. 2025.

NSC TOTAL. *Projeto da marina em Florianópolis é aberto à consulta pública*. Florianópolis, 19 dez. 2018. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/noticias/projeto-da-marina-em-florianopolis-e-aberto-a-consulta-publica>. Acesso em: 22 out. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. Rede de Planejamento, 2024. Disponível em: <https://redeplanejamento.pmf.sc.gov.br/pt-BR/projetos-marina-beira-mar>. Acesso em 03 set. 2025.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS. Parque Urbano e Marina Beira-mar. Disponível em: <https://www.pmf.sc.gov.br/sistemas/consulta/parqueMarina>. Acesso em 03 set. 2025.

PROSUL. *RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL - RIMA*. [S.l.]: Prosul, 2024. Disponível em: <http://www.prosul.com/area-de-atuacao/meio-ambiente/> Acesso em: 14 nov. 2025.

PSD. Obras da nova marina podem começar este ano em Floripa. Florianópolis, 18 jun. 2025. Disponível em: <https://psd.org.br/noticias/obras-da-nova-marina-podem-comecar-este-ano-em-floripa/>. Acesso em: 22 out. 2025.

RIMA – Relatório de Impacto Ambiental. *Parque Urbano e Marina Beira-Mar Norte*. Florianópolis, 2022. Documento técnico apresentado ao IMA.

RUMO AO MAR. CBVela lança projeto de iniciação esportiva de crianças e adolescentes à vela, 2024. Disponível em: <https://rumoaomar.org.br/esporte/cbvela-lanca-projeto-de-iniciacao-esportiva-de-criancas-e-adolescentes-a-vela-html>. Acesso em: 25 ago. 2025.

SACHS, I. Caminhos para o desenvolvimento sustentável. São Paulo: Garamond, 2002.

SACHS, I. Desenvolvimento incluyente, sustentável e sustentado. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

TUDO AQUI SC. *Governo confirma área destinada ao Parque Urbano e Marina Beira-Mar Norte*. Florianópolis, 2024. Disponível em: <https://tudoaquisc.com>. Acesso em: 15 out. 2025.