UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

DANIEL HAUER QUEIROZ TELLES

**Possibilidades de reorganização territorial apoiada na imagem náutica a partir de
Angra dos Reis-RJ**

VERSÃO CORRIGIDA

São Paulo
2012

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

DANIEL HAUER QUEIROZ TELLES

**Possibilidades de reorganização territorial apoiada na imagem náutica a partir de
Angra dos Reis-RJ**

Tese de Doutorado apresentada à
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências
Humanas da Universidade de São Paulo
para obtenção do título de Doutor em
Ciências. Área de Concentração: Geografia
Humana

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Yázigi

VERSÃO CORRIGIDA

**São Paulo
2012**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

T273p Telles, Daniel Hauer Queiroz
Possibilidades de reorganização territorial
apoiada na imagem náutica a partir de Angra dos
Reis/RJ / Daniel Hauer Queiroz Telles ; orientador
Eduardo Abdo Yázigi. - São Paulo, 2012.
2V f.

Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras
e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
Departamento de Geografia. Área de concentração:
Geografia Humana.

1. Turismo Náutico/Imagem Náutica. 2. Portos de
Lazer/Marinas. 3. Planejamento e organização do
território. 4. Litoral Brasileiro. 5. Angra dos
Reis/RJ. I. Yázigi, Eduardo Abdo , orient. II. Título.

FOLHA DE APROVAÇÃO

Janus

Universidade de São Paulo

RELATÓRIO DE DEFESA

Aluno: 8136 - 6605687 - 1 / Página 1 de 1

Relatório de defesa pública de Tese do(a) Senhor(a) Daniel Hauer Queiroz Telles no Programa: Geografia (Geografia Humana), do(a) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Aos 16 dias do mês de outubro de 2012, no(a) Salão Nobre realizou-se a Defesa da Tese do(a) Senhor(a) Daniel Hauer Queiroz Telles, apresentada para a obtenção do título de Doutor intitulada:

"Possibilidades de reorganização territorial apoiada na imagem náutica a partir de Angra dos Reis-RJ"

Após declarada aberta a sessão, o(a) Sr(a) Presidente passa a palavra ao candidato para exposição e a seguir aos examinadores para as devidas arguições que se desenvolvem nos termos regimentais. Em seguida, a Comissão Julgadora proclama o resultado:

Nome dos Participantes da Banca	Função	Sigla da CPG	Resultado
Eduardo Abdo Yazigi	Presidente	FFLCH - USP	Aprovado
Marcello de Barros Tomé Machado	Titular	UFF - Externo	Aprovado
Rodolfo Bertonecello	Titular	UNBAIRES - Externo	Aprovado
José Manoel Gonçalves Gândara	Titular	UFPR - Externo	Aprovado
Vander Valduga	Titular	UFPR - Externo	Aprovado

Resultado Final: Aprovado

Parecer da Comissão Julgadora *

Destaca-se o espírito crítico propositivo; tema inovador, tanto desde a perspectiva de análise da questão da imagem, quanto a vinculação com o planejamento; abre perspectivas de discussão novas, tanto para a Geografia, quanto para o turismo; recomenda a publicação após atendidas as considerações da banca.

Eu, Aline Nogueira Marques _____, lavrei o presente relatório, que assino juntamente com os(as) Senhores(as) examinadores. São Paulo, aos 16 dias do mês de outubro de 2012.

Marcello de Barros Tomé Machado

José Manoel Gonçalves Gândara

Eduardo Abdo Yazigi

Presidente da Comissão Julgadora

Rodolfo Bertonecello

Vander Valduga

* Obs: Se o candidato for reprovado por algum dos membros, o preenchimento do parecer é obrigatório.

A defesa foi homologada pela Comissão de Pós-Graduação em 18/10/2012 e, portanto, o(a) aluno(a) faz jus ao título de Doutor em Ciências obtido no Programa Geografia (Geografia Humana) - Área de concentração: Geografia Humana.

Presidente da Comissão de Pós-Graduação

Prof. Dr. José Nicolau Gregorin Filho
Vice-Presidente da CPG
FFLCH/USP

DEDICATÓRIA

Para Melina, Pedro e Ester Luisa

AGRADECIMENTO

À amada esposa e maior cúmplice dos esforços postos nesta tese, Melina. Aos abençoados filhos, Pedro e Ester Luisa.

Ao pai e protetor José Ederaldo, ao irmão e lutador Gilliatt, à amorosa mãe Gracie.

Aos familiares.

Ao admirável professor, mestre e amigo Eduardo Yázigi.

Aos amigos que muito contribuíram para a realização desta tese, em especial, Márcio Sommer, Flávio Baggio, José Gândara e Vander Valduga.

Às valiosas amizades construídas nestes anos de jornada doutoral, do Vale do Paraíba às margens do Rio Jaguarão, com especiais passagens pelo Palavra da Vida e pela Serra Gaúcha.

Aos colegas Felipe, Márcio, Paulo, Mariana, Marco Antonio e Vivian.

Aos colegas de trabalho da Universidade Federal do Pampa, em especial Juliana Jasper, e profissionais do Depto de Pós-Graduação em Geografia da USP.

Aos colaboradores Maurício Yamada, Kayman Odaka, Cleunice e outros que, em menor grau, contribuíram para o desenvolvimento das pesquisas.

À Capes, pela bolsa, que permitiu que esta tese adquirisse maior alcance; à Unipampa, que possibilitou conciliar o trabalho com a pesquisa de doutorado; aos patologistas José Ederaldo Queiroz Telles e Gilliatt Hauer Queiroz Telles, que ajudaram a suprir financeiramente os tantos gastos de um pai pesquisador.

Ficam os meus agradecimentos.

EPÍGRAFE

*O caminho da vida pode ser o da liberdade e da beleza, porém nos extraviamos.
Criamos a época da velocidade, mas nos sentimos enclausurados dentro dela. [...]*

*Nossos conhecimentos fizeram-nos céticos; nossa inteligência, empedernidos e cruéis.
Pensamos em demasia e sentimos bem pouco. [...]*

*Lutemos por um mundo novo... um mundo que a todos assegure o ensejo de trabalho,
que dê futuro à mocidade e segurança à velhice. [...]*

*Lutemos por um mundo de razão, um mundo em que a
ciência e o progresso conduzam àventura de todos nós.*

Charles Chaplin, trechos do Último discurso, do filme O Grande Ditador

RESUMO

Esta tese proporciona uma perspectiva para o turismo náutico que o afirma enquanto ocasião de reorganização do território. No intuito de tornar as condizências da navegação de lazer, recreio e turismo um tema de interesse público, busca fornecer subsídios às agendas de planejamento e despertar a mentalidade coletiva para a ampliação de oportunidades e benefícios a advirem da propensão náutica litorânea. Esse chamamento para uma dinâmica de fluxos em torno do objeto requer medidas normativas sistematizadas por parte das instâncias envolvidas, a destacar: a Zona Costeira brasileira, enquanto região política de planejamento, e os municípios de orla/beira-mar.

Através de metodologia trilhada a partir da geografia, esta tese dirige-se em favor do desafiador pragmatismo da disciplina, dando-na evidência sob uma perspectiva renovada. Aborda o fenômeno dos portos de lazer através da interesclaridade, por meio da qual diferentes enfoques baseados em conceitos propícios, integram-se na inteligibilidade do objeto. Tais escalas passam pelo poder do Estado, território usado e espaço vivido.

Ao turismo, dirige-se como saber indissociavelmente vinculado a outros campos teóricos já consolidados na busca por transcender um conhecimento não meramente técnico, mas complexo e atual a ser enfrentado por políticas de organização do território municipal, regional e nacional. É através do turismo que os portos de lazer passam a se constituir em locais de trabalho, ambiências urbanas legíveis e fontes de prestígio às cidades marítimas. Permite, o turismo, um novo período a estes equipamentos.

As diretrizes que se voltam à organização do território devem partir de diferentes setores e encontrar em alguma escala espacial a integração de interesses plurais, pormenorizando as relações de força reticulares em favor do espaço social total. Nesta trama é necessário estimular o predomínio de relações horizontais na organização espacial. Em meio a esta abstração está o planejamento territorial. Revisto através das marinas, expressões atuais dos portos de lazer, pode sugerir um sentido à cidade marítima e à costa atlântica sobre como proporcionar essa confluência de interesses.

A implementação de um programa de turismo náutico é tida como amplamente recomendável na agenda política da região litorânea brasileira, desde que tornado ecologicamente apto e baseado em metas de uso de tecnologias nacionais. Reconhecer a náutica como aptidão de algumas cidades marítimas é dar-lhes novas oportunidades enquanto territórios. Unidos por esta propensão, lugares podem constituir uma região de acontecimentos solidários, em resposta às relações hierárquicas que inibem a constituição de novas lógicas de organização espacial e de reencontros entre a sociedade e a natureza.

Palavras-chave: cidades marítimas; litoral brasileiro; Angra dos Reis; marinas; planejamento territorial do turismo.

ABSTRACT

This thesis provides a perspective for nautical tourism as an occasion of reorganization of the territory. In order to make navigation as leisure, recreation and tourism a subject of public interest, it seeks to provide subsidies for planning schedules and raise the collective mentality to expand opportunities and benefits to the propensity of coastal boating. The call for a dynamic flow around the object requires systematic regulatory measures by the authorities concerned, the highlight: the Brazilian coastal zone, as a region planning policy, and the municipalities of shore / sea.

Traveled through a methodology based on geography, this thesis addresses the challenging pragmatism in favor of the discipline, bringing evidence under a fresh perspective. Discusses the phenomenon of *leisure ports* through *interescalarity*, through different approaches based on suitable concepts, integrated into the intelligibility of the object. Such scales pass through power of the state, territory used and lived space.

It addresses to how tourism is inextricably linked to other theoretical fields already established in the quest for proposing a knowledge not merely technical, but complex and to be confronted by current territorial policies (municipal, regional and national levels). It is through tourism that *leisure ports* are to be constituted in workplaces, urban ambiances legible and sources of prestige to the coastal cities.

The guidelines that focus on the organization of the territory shall be done from different sectors and find in some spatial scale integration of plural interests, detailing the balance of power in favor of the social space. This plot is necessary to stimulate the predominance of horizontal relationships in the spatial organization. In the midst of this abstraction is territorial planning. Revised through the *marinas*, current expressions of leisure ports, may suggest confluence of interests to the city and the sea on the Atlantic coast.

The implementation of a nautical tourism program is widely recommended on the agenda of the Brazilian coastal region, since become fit and ecologically based and gives the use of domestic technologies. Recognizing the nautical skill of some maritime cities is giving them new opportunities while territories. United by this propensity, places can be a region of solidarities in response to the hierarchical relationships that inhibit the formation of new spatial organization and reunions between society and nature.

Keywords: maritime cities, brazilian coast, Angra dos Reis, marinas, territorial planning.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Esquema do litoral	73
Figura 2 – Zonas marítimo-costeiras prioritárias para a conservação no Brasil	83
Figura 3 – Mesorregiões Diferenciadas do Brasil na Zona Costeira	97
Figura 4 - Sistematização do Turismo Náutico como objeto de pesquisa	142
Figura 5 – Distribuição da frota nacional de embarcações de recreio	143
Figura 6 - Regionalização e âmbito de ação das Delegacias de Navegação da Marinha brasileira	170
Figura 7 – Matriz de periodização da área de estudo: densificação técnica via grandes projetos de investimentos	182
Figura 8 – Divisão municipal em macrozonas	196
Figura 9 - Zoneamento municipal de Angra dos Reis	197
Figura 10 – Tipologia de Portos de Lazer	208
Figura 11 – Evolução da navegação de lazer no Brasil	211
Figura 12 - Reportagem anunciando a futura implantação da APA Marinha da Ilha Grande	219
Figura 13 - Serviços especializados requeridos pelo setor náutico	230
Figura 14 – Anúncio de novas empresas estrangeiras no Brasil	232
Figura 15 - Imagens do evento Rio Boat Show 2011	234
Figura 16 - Imagem de Satélite do condomínio Porto Marina Bracuhy, Angra dos Reis/RJ	240
Figura 17 - Imagem de Satélite do condomínio Laranjeiras, Parati/RJ	240
Figura 18 - Imagem de Satélite do condomínio Marinas Portogalo, Angra dos Reis/RJ	240
Figura 19 – Imagem de Satélite do condomínio Marinas do Frade, Angra dos Reis/RJ	240
Figura 20 - Mapa turístico do Centro da cidade antes das modificações nos equipamentos	242

LISTA DE MAPAS¹

Mapa 1 – Municípios da Zona Costeira e de Beira mar/Orla *	288
Mapa 2 - Distribuição das principais concentrações de portos de lazer no litoral brasileiro / (clubes náutico, iates-clubes, marinas)	146
Mapa 3 – Localização de Angra dos Reis/RJ	147
Mapa 4 – Zoneamento ambiental e Reserva Indígena em Angra dos Reis/RJ	201
Mapa 5 - Classificação do litoral brasileiro *	289
Mapa 6 – População na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Equatorial Amazônico *	290
Mapa 7 - População na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Setentrional do Nordeste *	292
Mapa 8 – População na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Oriental do Nordeste *	294
Mapa 9 – População na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Leste *	296
Mapa 10 - População na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Sudeste *	298
Mapa 11 – População na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Sul *	300
Mapa 12 - Produto Interno Bruto na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Equatorial Amazônico *	302
Mapa 13 - Produto Interno Bruto na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Setentrional do Nordeste *	304
Mapa 14 - Produto Interno Bruto na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Oriental do Nordeste *	306
Mapa 15 - Produto Interno Bruto na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Leste *	308
Mapa 16 - Produto Interno Bruto na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Sudeste *	310
Mapa 17 – Produto Interno Bruto na Zona Costeira brasileira por microrregiões / Litoral Sul *	312

¹ Os mapas assinalados com asterisco (*) estão publicados sob forma de apêndice, no Volume 2 desta tese. Por isso a paginação assinalada com /v.2. Maiores informações no item 5.4.1.

Mapa 18 - Infraestrutura de Acesso Rodoviário aos Municípios da Zona Costeira brasileira / Litoral Equatorial Amazônico *	314
Mapa 19 - Infraestrutura de Acesso Rodoviário aos Municípios da Zona Costeira brasileira / Litoral Setentrional do Nordeste *	316
Mapa 20 - Infraestrutura de Acesso Rodoviário aos Municípios da Zona Costeira brasileira / Litoral Oriental do Nordeste *	318
Mapa 21 - Infraestrutura de Acesso Rodoviário aos Municípios da Zona Costeira brasileira / Litoral Leste *	320
Mapa 22 - Infraestrutura de Acesso Rodoviário aos Municípios da Zona Costeira brasileira / Litoral Sudeste *	322
Mapa 23 - Infraestrutura de Acesso Rodoviário aos Municípios da Zona Costeira brasileira / Litoral / Litoral Sul *	324
Mapa 24 - Unidades de Conservação federais e estaduais / Litoral Equatorial Amazônico *	326
Mapa 25 - Unidades de Conservação federais e estaduais / Litoral Setentrional do Nordeste *	328
Mapa 26 - Unidades de Conservação federais e estaduais / Litoral Oriental do Nordeste *	330
Mapa 27 - Unidades de Conservação federais e estaduais / Litoral Leste *	332
Mapa 28 - Unidades de Conservação federais e estaduais / Litoral Sudeste *	334
Mapa 29 – Unidades de Conservação federais e estaduais / Litoral Sul *	336
Mapa 30 - Distribuição de equipamentos náuticos na Zona Costeira brasileira por estados	222
Mapa 31 - Principais concentrações de trabalho no meio náutico em Angra dos Reis/RJ	225

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -Tipos de espaços de recreação na cidade	59
Tabela 2 – Resumo de informações para elaboração dos mapas	151
Tabela 3 - Divisão territorial administrativa do município de Angra dos Reis	198
Tabela 4 – Categorias de uso do solo na Lei de Zoneamento de Angra dos Reis	200
Tabela 5 - Equipamentos náuticos no território	207
Tabela 6 – Tipologia comentada	208
Tabela 7 - Portos de lazer litorâneos identificados e mapeados no Brasil	220
Tabela 8 - Operações médias de saídas de embarcações nos últimos meses.....	227
Tabela 9 - Mercado de embarcações (barcos, veleiros e jet-ski)	233
Tabela 10 - Base de dados dos equipamentos náuticos em Angra dos Reis*	339

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Teses de Doutorado sobre marinas no Brasil	155
Gráfico 2 – Dissertações de Mestrado sobre Marinas no Brasil	156
Gráfico 3 – BTDTs de Universidades Públicas em Estados Litorâneos no Brasil por palavras chave	157
Gráfico 4 – Publicações sobre Marinas por Periódicos Internacionais	159
Gráfico 5 – Teses de Doutorado sobre Angra dos Reis/RJ	176
Gráfico 6 – Evolução populacional de Angra dos Reis	180

LISTA DE FOTOS

Fotos 1 e 2 – Exemplos de serviços de manutenção realizados em áreas de marina	226
Foto 3 – Pessoas trabalhando em uma operação corriqueira em baixa Estação	227
Foto 4 - Espaços e postos de trabalho: manutenção de embarcações em área interna à marina do Iate Clube Aquidabã	228
Foto 5 – Atividades comerciais dentro da marina Piratta's Mall, Angra dos Reis/RJ	229
Foto 6 – Área do Porto de Angra dos Reis	239
Foto 7 - Novo <i>Cais de Turismo</i> : Estação Santa Luzia	242
Foto 8 - Antigo <i>Cais de Turismo</i>	242
Foto 9 - Embarcações, Largo do Cais e Restaurantes ao fundo	243
Foto 10 - Área de uso público e cidade ao fundo no Largo do Cais.....	243
Foto 11 - Sinalização Turística indicando a área conhecida como Cais dos Pescadores	245

LISTA DE SIGLAS

ACATMAR – Associação Catarinense de Marinas, Garagens Náuticas e afins

ACOBAR – Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e seus Implementos

ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica

ANPUR - Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

BDTD – Banco Digital de Teses e Dissertações

CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CIRM – Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

CNAE – Classificação Nacional de Atividades Econômicas

CNT – Confederação Nacional dos Transportes

CSN – Companhia Siderúrgica Nacional

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DOU – Diário Oficial da União

DPC – Diretoria de Portos e Costas

ELETROBRÁS - Centrais Elétricas Brasileiras S.A.

ENCOGERCO – Encontro Nacional de Gerenciamento Costeiro

FEEMA – Fundação Estadual de Engenharia e Meio Ambiente do Rio de Janeiro

FENAVEGA - Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário

FEPAM – Fundação Estadual de Proteção Ambiental

GCI – Gerenciamento Costeiro Integrado

GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

GERCO – Gerenciamento Costeiro

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBGE/DC - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – Diretoria de Geociências

ICOMIA – *International Council of Maritime Industry Associations*

INEA – Instituto Estadual de Ambiente do Rio de Janeiro

IVT – Instituto Virtual de Turismo

MMA – Ministério do Meio Ambiente

MT – Ministério dos Transportes

MTUR – Ministério do Turismo

NORMAM – Normas da Autoridade Marítima

NUCLEBRÁS - Empresas Nucleares Brasileiras S/A

PAF-ZC – Plano de Ação Federal para a Zona Costeira

PEGC – Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro

PNDR – Política Nacional de Desenvolvimento Regional

PNGC – Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro

PNMA – Programa Nacional de Meio Ambiente

PNRM – Política Nacional para os Recursos do Mar

PNRS – Política Nacional de Resíduos Sólidos

PNT – Plano Nacional de Turismo

PNUMA – Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente

SECTMA/PA – Secretaria de Estado da Ciência e Tecnologia e do Meio ambiente do Pará

SNUC – Sistema Nacional de Unidades de Conservação

TEBIG – Terminal da Baía de Ilha Grande

TURISANGRA - Secretaria Municipal de Turismo de Angra dos Reis/RJ

UC – Unidade de Conservação

UCPI – Unidade de Conservação de Proteção Integral

UCUS – Unidade de Conservação de Uso Sustentável

UNEP – *United Nations Environment Programme* (equivalente ao PNUMA)

ZC – Zona Costeira

ZEE – Zoneamento Ecológico-Econômico (Instrumento de Planejamento Ambiental brasileiro)

ZEE – Zona Econômica Exclusiva (do Mar Territorial, sigla internacional)

ZEEC/AL – Zoneamento Ecológico-Econômico da Zona Costeira do Estado de Alagoas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	22
1.1 Justificativas	27
1.2 Objetivo geral	31
1.3 Objetivos específicos	31
2 PROBLEMA	35
3 HIPÓTESES	36
4 REFERENCIAIS TEÓRICO-METODOLÓGICOS	37
4.1 Ponto de partida: o espaço geográfico	39
4.1.1 Totalidade e movimento	41
4.1.2 Espaço geográfico e território (usado)	42
4.1.3 Entre contradições e possibilidades: o acontecer solidário	46
4.2 Planejamento territorial	48
4.2.1 Desdobramentos conceituais	50
4.2.2 Planejamento e(m) crise no Brasil	52
4.3 Espaço e turismo	54
4.3.1 Introduzindo as discussões sobre espaço e território no turismo	55
4.3.2 Possibilidades do lugar turístico	59
4.3.3 Destino turístico: um produto da turistificação?	61
4.3.4 O advento do turismo e alguns conceitos técnicos ...	64
4.3.5 O espaço turístico enquanto subsistema territorializado ..	66
4.4 O espaço costeiro e marítimo brasileiro pelos portos de lazer ...	67
4.4.1 O mar e a costa na geografia moderna	70
4.4.2 Aspectos físico-naturais do litoral brasileiro	74
4.4.3 A variável ecológica/ambiental	76
4.4.3.1 Meio ambiente e a política litorânea no Brasil	78
4.4.4 Normas e instrumentos de controle e prevenção de	
impactos ecológicos	80
4.4.5 Políticas de turismo na Zona Costeira	86
4.5 A interesalaridade na interpretação do fenômeno	89
4.5.1 Escalas político-administrativas	91
4.5.1.1 Zona Costeira: região de planejamento (territorial?)	92
4.5.1.2 A Política Nacional de Desenvolvimento Regional	96

4.5.1.3 Planos diretores municipais	98
4.5.2 Escalas do fenômeno	101
4.5.2.1 A materialização dos portos de lazer	102
4.5.2.2 Relações de trabalho e microssistema técnico ..	103
4.5.2.3 Turismo náutico e marinas: frentes de trabalho para as cidades litorâneas	111
4.6 Um sentido à propensão náutica do lugar turístico	112
4.6.1 A turistificação como vetor informacional	113
4.6.2 Da fragmentação à identificação	116
4.6.3 Imagem, prestígio e sentido	118
4.6.4 Forma e imagem da cidade	122
4.6.5 Imagem e turismo: entre a semiótica e o funcionalismo	125
4.6.6 Imagem, imaginário e o turismo	126
4.6.7 Imaginabilidade marítima e territorialidade náutica ..	127
4.6.8 Irracionalismo no Brasil e marinas na identificação espacial	131
4.6.9 Muros e ilhas na cidade pós-moderna	133
5 METODOLOGIA	138
5.1 Bases Metodológicas	138
5.2 Concatenação Conceitual	140
5.3 Recorte temático	141
5.4 Recorte empírico	143
5.4.1 Fontes de informações in locu	148
5.4.2 Elaboração dos mapas	149
5.5 Estado da arte	153
5.5.1 Parte investigativa	154
5.5.1.1 Fontes nacionais	155
5.5.1.2 Fontes internacionais	158
5.5.1.3 Marinas na organização do território: uma abordagem incipiente	160
5.5.2 Parte analítica	160
5.5.2.1 Marinas e organização do território	161
5.5.2.2 Estudos de vanguarda sobre os portos de lazer	165
5.5.2.3 Contribuições teóricas setoriais e complementares	167

5.5.2.4 Políticas marítimas de organização territorial:	
a náutica como enfoque	169
5.5.3 Considerações finais sobre o estado da arte	173
6 ANÁLISE LOCAL: O COMPLEXO TERRITORIAL DE	
ANGRA DOS REIS	174
6.1 Teses sobre Angra dos Reis	175
6.2 Área de estudo: parâmetros gerais.....	176
6.2.1 A economia regional	177
6.2.2 Angra dos Reis	179
6.3 Os grandes projetos	181
6.3.1 A usina nuclear	183
6.3.2 Rodovia BR-101 e o trecho Rio-Santos.....	184
6.4 Vocação portuária	186
6.5 Sobre o turismo	187
6.5.1 Embratur e uma década de manobras	192
6.6 Desigualdades e planejamento democrático: marcas angrenses	194
6.7 Zoneamentos e outras normas instit�idas	195
6.7.1 A ambiência urbana e o microzoneamento da cidade	199
6.7.2 Quando a densidade náutica não � um sentido náutico	202
7 RESULTADOS DE PESQUISA	204
7.1 Proposta de classifica�o dos portos de lazer	205
7.1.1 Parâmetros classificatórios	206
7.1.2 Proposta de classifica�o comentada	208
7.2 Evolu�o dos portos de lazer e gênese das marinas no Brasil	210
7.3 Viabilidade e distribu�o dos portos de lazer no litoral brasileiro	213
7.3.1 Distribu�o demográfica na Zona Costeira	214
7.3.2 Distribu�o da riqueza na Zona Costeira	215
7.3.3 Infra-estrutura rodoviária na Zona Costeira	215
7.3.4 �reas de prote�o ambiental na Zona Costeira	216
7.3.4.1 Adendo � pauta ambiental litorânea	217
7.3.5 Popula�o, infraestrutura, meio ambiente e riqueza:	
as variáveis do embate	219
7.3.6 Análise sobre a distribu�o de equipamentos náuticos	
na Zona Costeira brasileira	223

7.4	Relações de trabalho e usos do território no meio náutico	223
7.4.1	Equipamentos náuticos	223
7.4.1.1	Relações de trabalho nos portos de lazer	226
7.4.1.2	Serviços especializados de suporte	229
7.4.2	O setor náutico e seus agentes	230
7.4.3	Por uma releitura do uso náutico do território	235
7.5	Propensão náutica em cidades marítimas	236
7.5.1	Densidades na configuração territorial e conflitos de uso do território	237
7.5.2	Bairros náuticos: turistificação interrompida	239
7.5.3	Na cidade de todos, a propensão náutica aberta ao público	241
8	CONCLUSÕES	246
8.1	Recomendações	250
9	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	253
10	APÊNDICES	272
11	ANEXOS	274
12	VOLUME 2 / APÊNDICES	285

1. INTRODUÇÃO

As preocupações que deram início a esta pesquisa tinham como foco o atual quadro socioambiental das cidades litorâneas brasileiras. Aspectos tão semelhantes em termos de conflitos territoriais, especulação imobiliária, turistificação espontânea, rápida transformação cultural nos moldes da globalização e consequente descompasso com o que se deposita de esperança no turismo se fazem presentes de norte a sul do litoral brasileiro. Onde estaria o debate? E as políticas territoriais? Por que tamanha ausência de planejamento na condução de, ao menos, parte dessa veloz e desregulada urbanização litorânea ocorrida no país em poucas décadas?

A fim de entender melhor os processos espaciais e as lógicas sociais que sustentam tal realidade, buscamos em encontros e falas especializados, projetos e estudos, planos oficiais e teorias acerca do que se vem discutindo para o território litorâneo. Do que vimos resultar em monografias, artigos, dissertações e teses, uma constatação inicial: muitos estudos e poucas hipóteses. Alguns de qualidade inquestionável, conclusões a fortalecer o entendimento de *lógicas conhecidas*². Outros, nem tanto, partindo das lógicas já conhecidas e resolvendo em palavras o que não se permite projetar na realidade. O litoral brasileiro enquanto território e região de planejamento se enquadra, assim, em uma abordagem que pode ser considerada um *desafio pós-moderno*³.

Muitos países litorâneos acompanham o fortalecimento das relações entre a sociedade e a náutica; e não somente do emprego e da indústria naval. No Brasil, ainda impera a concepção exótica e de status sobre barcos e navegação. Paradoxo histórico-cultural de uma sociedade com fortes laços de maritimidade. Há um importante componente cultural a ser levado em conta na relação entre sociedade e natureza, ao desmistificar as marinas e as atividades náuticas.

A constatação de que, no Brasil, existem poucos territórios urbanos com identificação náutica expressa a contradição conjuntural manifestada de modos distintos. Uma modalidade esportiva que ressurge como novidade, a cada olimpíada. Tamanha a seletividade da náutica e

² Por *lógicas conhecidas*, nos referimos às lógicas hegemônicas que tem predominado após a Segunda Guerra Mundial, sob os domínios do capital e do Estado-nação, financiadores da ciência e protagonistas da *Condição Pós-moderna*, na visão de J-F. Lyotard (BARBOSA, 2009).

³ O *desafio pós-moderno*, na visão de F. Jameson, a ser baseado na dialética, “evitando-se tanto o repúdio [do pós-modernismo] moralista quanto a celebração eufórica de uma nova utopia” (GAZZOLA, 2006, p.14).

o esquecimento da importância sociológica dos clubes de remo, hoje vitrines futebolísticas, nos deparamos com uma questão de nível nacional: quem pratica a náutica, atualmente? Alguns: pescadores, ricos, aventureiros e desportistas. Poucos. É raro haver um espalhamento do nautismo, mesmo sabendo-se de sua alavancagem de potenciais e de grupos de interesse expressados, em partes, pela ampla procura de pacotes de cruzeiro e procura pelas feiras náuticas. Efêmero, o tema se constitui num problema, se visto a partir das lentes do turismo e baseado em conceitos do espaço geográfico.

As relações de trabalho no suporte às atividades náuticas e na complementaridade turística dessas modalidades, sistematizados, não têm alcance no planejamento de cidades marítimas. De modo que o praticante, turista ou visitante, que não gasta todo o tempo no barco e/ou na marina, é pouco estimulado a não fazê-lo, dada a falta de ambiências e alternativas em tais lugares. Provavelmente seja devido a isso que encontram-se subutilizadas embarcações, esvaziados gastos e rompidas relações turísticas, uma vez que o mundo a ser visto não ultrapassa as chancelas das marinas. Tem-se um usuário que vai ao destino específico e não ao lugar turístico, pois a imagem náutica está restrita àqueles espaços. É a séria limitação de alcance do turismo no país, demonstrado através da reduzida concepção funcional de marinas.

As governanças brasileiras recentes demonstram o nítido déficit conceitual e técnico para transcender o turismo como vetor de transformações sociais. Seguimos observando um turismo mal compreendido, mal conduzido e subpriorizado nos diferentes níveis administrativos. É através de uma perspectiva geográfica que tornamos isso compreensível, analisando o fenômeno dos portos de lazer no litoral brasileiro.

Dentre as manifestações do turismo que pudessem ser resgatadas em seus antecedentes demonstrando serem práticas, antes de tudo, sociais, tentamos estabelecer um viés que a partir dos conceitos e categorias geográficos pudesse ser teorizado. A expressão atual da navegação para o turismo aponta, para os portos de lazer, uma abertura de análise territorial.

Este estudo investiga o turismo náutico pela perspectiva das possibilidades de integração de portos de lazer ao território, descoberta as marinas neste âmbito, tornando-as objetos específicos de investigação, uma vez que representam a expressão atual dos portos de lazer. Visa a apresentar aos municípios litorâneos que venham a possuir ou receber tais instalações, reflexões úteis ao planejamento. Propõe repensar o subsistema de navegação

turística enquanto protagonista de formas e funções espaciais reestruturadas: busca por territorialidades mais abertas à sociedade e à vida econômica do ponto de vista de uma expressão da realidade. Parte de bases teórico-metodológicas da organização territorial enquanto totalidade, não sem considerar o objeto vetor de contradições. Aspecto este que reforça a relevância de abordagens teóricas específicas para a ação planejadora, sobretudo em face do indiscutível crescimento do turismo e da conturbada urbanização litorânea brasileira.

De início, é importante ressaltar dois aspectos fundamentais que acabam recaindo sobre a má compreensão acerca do turismo e do planejamento: a) não temos a pretensão de apologizar à multiplicação permissiva de marinas, e sim tornar apta sua operacionalização em territórios que sejam contemplados com sua viabilidade e manifestem interesse integrado pelos benefícios desse subsistema de turismo, que tem origem em práticas sociais não necessariamente seletivas; b) atentamos para o cuidado em não sermos entendidos erroneamente por buscar uma perspectiva ideal de relações entre marinas e território, que não pode ser destituída de contradições, diferente do que seria uma “representação ideológica da cidade” (MARICATO, 2009, p.123). Esta sim segue a uma interpretação seletiva da realidade, que deve ser denunciada enquanto “versão da realidade que tenta esconder essa mesma realidade” (VILLAÇA, 2000, p.02).

Este trabalho pretende contribuir no avanço de metodologias para o planejamento territorial. Diante de um assunto que se posta, ainda, seletivo para a sociedade brasileira, busca a compreensão do mesmo, considerando-o fenômeno social e espacial e elevando-o a conceito propenso à análise científica. Transita pela geografia, pelo turismo e pelo planejamento, tendo como realidade o território. Busca fazer da crítica uma condição pela qual se possa avançar.

De uma empiria que não pode deixar de ser, ao mesmo tempo, global e local; nacional e regional, a pesquisa historiciza um fenômeno do presente dando-lhe maior inteligibilidade. Encerrar a abordagem em constatações acerca da fragmentação espacial e segregação social não é o intuito deste trabalho, muito embora seja parte importante no desenrolar das análises. Nesta perspectiva é o território usado, afinal, por um conjunto de práticas que se agrupam pelo objeto de análise, que deve ser compreendido.

Auferindo ao Estado, alguns dos principais usos do território no Brasil, buscamos extrapolar as análises em âmbito local para um recorte empírico que, não por acaso, se confunde com a história do país. Angra dos Reis, no litoral sul fluminense, adquiriu

densidade náutica que oferece subsídios à compreensão do fenômeno das marinas e suas transformações em curso no litoral do país.

As marinas como expressões atuais da navegação de lazer exigem que esclareçamos suas origens e funções para não incorrer no equívoco de condenar aprioristicamente um conjunto de práticas em sua predominante conjuntura atual de demanda. Uma vez que regidas por intencionalidades, essas instalações são, também, possibilidades. Rompido o estigma imbuído no tema, abrem-se novas maneiras de abordá-lo e até mesmo criticá-lo quanto ao seu funcionamento no litoral brasileiro.

Afinal, o que são marinas? Muito embora E. Yázigi (2009) tenha avançado na proposição de uma abordagem territorial para elas, ainda se faz necessário uma investigação mais apurada. No sentido proposto pelo autor (Ibid.), pretendemos reverter a concepção predominante sobre tais objetos, enquanto meros causadores dos problemas sociais e ambientais no litoral brasileiro. Sobrepondo a fenômeno, esse subtipo portuário de uso turístico, desportivo e/ou de lazer, ampliam-se as funções⁴ destas instalações nas cidades lideiras, em que daremos ênfase às marítimas.

Ao termo em debate são atribuídas diferentes situações: espaços naturais que atendem à função de atracagem e salvaguarda de embarcações; zonas urbanas em que se identifica alguma relação com o corpo d'água; empresas onde se concentram serviços especializados voltados à atividades náutica. Concepções amplas em que sobrepõem-se diferentes iniciativas. Denominações como clube náutico, atracadouro, porto natural, ou até mesmo *waterfront* podem resultar desses tratamentos. Há importantes semelhanças, contudo propomos ser uma classe que apresenta variações e exprime diferentes formas da relação entre o homem, a náutica e a organização do território, para os dias de hoje.

A palavra marina é utilizada em alguns idiomas para designar o meio marítimo. Assemelha-se, assim, à palavra em português “marinho”, adjetivando algum objeto, relativo ao seu contexto ambiental ou função. Entretanto, se considerarmos que se trata de um subsistema do turismo, pode consubstanciar também o meio hídrico fluvial.

Para F. Azevedo (2010), marina é uma palavra de origem italiana e refere-se à orla litorânea. No dicionário Michaels (1998) consta a origem italiana, definindo: “conjunto de instalações destinadas aos usuários de um porto” (p.1326). A. Pelegrini Filho (2000)

⁴ Segundo a opinião de boa parte dos conferencistas internacionais que se reuniram em Florianópolis para discutir “Projetos no *Waterfront*” (ICOMIA, 2000), as marinas devem, definitivamente, deixar de ser apenas estacionamentos para barcos no Brasil.

relaciona marinas a uma localidade marítima, sendo constituída por “conjunto de equipamentos e serviços em um porto, para barcos de pequeno e médio porte e seus usuários, geralmente praticantes de lazer e esportes aquáticos” (p.170).

Dentre outras definições encontradas, para F. Torre (1994, p.28)

Son instalaciones ubicadas en el mar, las cuales proveen de servicios semejantes a los que obtienen los propietarios de coches-habitación, para los propietarios de yates y embarcaciones en general que hacen uso de ellos como alojamiento durante las travesías marítimas.

J. C. Lodovici (2000) apresenta uma definição oportuna ao desvincular a condição marítima do termo:

a palavra marina é de origem italiana referindo-se ao litoral, mas a partir de 1928, adquiriu semântica distinta, empregada pelos norte-americanos, designando-a como um conjunto de instalações à beira-mar, necessário aos usuários de pequenas e médias embarcações destinadas ao esporte e ao lazer, um lugar onde os navegadores possam atracar e embarcar com segurança, abastecer, reparar seus barcos, e ainda usufruírem de facilidades de terra (p.16).

Na perspectiva funcional das marinas, M. Beni (2003) descreve-as como “áreas reservadas para a atracação de barcos [de lazer] que possuem uma atividade intensa. Oferecem equipamentos de lazer e serviços mecânicos a seus ocupantes” (Ibid., p.338). R. Boullón (2002), ao tratar dos equipamentos turísticos, enquadra marinas na categoria de instalações, ou seja, “obras imprescindíveis para que uma atividade possa realizar-se” (p. 54-55) podendo se constituir em obras de infraestrutura dependendo do quesito tamanho. Nas palavras de M. Nunciaroni (2009), marina “é uma estrutura náutica que recebe clientes independente de associação” (p.125). É possível notar a variação das propostas de definição do objeto.

Entendemos por marinas: equipamentos turísticos caracterizados por situarem-se nas margens de um corpo d’água navegável, destinados a operações portuárias de embarcações desportivas, de lazer e turismo. Não fosse a finalidade turística da náutica (passeio, pesca esportiva, mergulho, competição ou regata) e a flexibilidade de regras para usuários, seriam estacionamentos para barcos ou clubes sociais. O que torna as marinas equipamentos de turismo é a ascensão de um período que passa a reaproximar o lugar litorâneo da navegação: o *nautismo*, que em alguns países se desempenha como atividade pouco seletiva, em outros o

contrário. Por tempos, essa dissociação socioespacial vem prevalecendo no Brasil devido, em termos gerais, ao paradigma automobilístico e à lógica de turistificação exploratória, ou seja, destituída de preocupações políticas, que se evidencia sob a abordagem territorial.

Alguns subespaços urbanizados podem, talvez ou necessariamente, aproveitar o turismo para reorganização territorial. Marinas passam a ser construções existentes em boa parte do mundo, na medida em que propiciam o uso emergente da navegação turística pelo homem de hoje. A náutica⁵ significa mais do que um anseio da natureza humana ao adquirir uma conjectura de transformações espaciais configurando territórios, não mais apenas a partir das estruturas rústicas de apoio a embarques e desembarques, ou tecnologias tão avançadas como suas seletividades. A náutica enquanto fenômeno geográfico se materializa a partir da própria concepção de espaço e distribui seus efeitos em cidades, regiões e ultramares ou grandes corpos de águas continentais⁶.

1.1 Justificativas

Portos de lazer e marinas enquanto objetos de pesquisa científica possuem raras referências, abordagens e teorizações, embora sejam assunto com produção significativa em termos técnicos e midiáticos, face a sua materialidade no mundo de hoje. Esta primeira lacuna entre o conhecimento forjado e o *teórico sobre marinas na organização do território* é o motivo pelo qual entendemos que esta tese possui abordagem inédita.

O segmento náutico é um dos prioritários para o desenvolvimento do turismo no país. De repercussão ambiental, econômica e cultural, os recentes governos nacionais vêm dirigindo a atenção para o assunto. Tendo sido criado e estabelecido nas governanças do presidente Lula (2003-2010), o Grupo Técnico Temático de Turismo Náutico possui o objetivo de iniciar discussões sobre aspectos conceituais, de estruturação, legislação, fomento e promoção do segmento. O início das discussões levou à publicação do estudo “*Turismo Náutico: Orientações Básicas*” (BRASIL, 2008). Um compromisso, portanto, introduzido na agenda governamental brasileira a preencher suas lacunas. Desde o estabelecimento do

⁵ Por náutica é importante frisar que consideramos a modalidade de turismo ou transportes aquáticos de passageiros destinados ao lazer. Diferindo, portanto, de transportes aquáticos de carga ou cabotagem, que assumem outras conotações.

⁶ Neste caso, continentais refere-se ao aspecto hidrográfico físico interno dos continentes.

assunto como objeto de interesse político, nossa contribuição teórica cujo tema se encontra insuficientemente tratado, será a partir do subsistema marinho e a organização territorial.

Algumas iniciativas de exploração do turismo nos litorais amplamente difundidas e aprimoradas em todo o mundo não recebem equivalente interesse no Brasil: é o caso das marinas. Distanciadas de sua relevância em termos de interesse público, essas instalações ainda carregam o peso da “descrença social de se alcançar patamares elevados de vida [...] gerando um baixo nível de exigência no país [relacionado a] condições elementares de sobrevivência. [Demonstrando ser exemplo de] um velado culto à pobreza”, conforme aponta E. Yáziği (2006, p.30-31) em hipótese central de um de seus estudos sobre requalificação urbana, cultura e turismo.

A partir das transformações funcionais da própria navegação, as embarcações de recreio passam a se constituir em mais um dentre os alicerces da indústria marítima⁷ e do transporte de passageiros no país. A crescente demanda por embarcações destinadas ao turismo, por sua vez, estaria diretamente influenciada pela proliferação de centros de formação e de marinas. Mais um motivo para o aumento da dinâmica produtiva dos setores naval, de turismo e transportes (BRASIL, 2008; MOURA, 2008; IVT, 2008).

A vocação físico-natural pouco aproveitada para a navegação no país tem mobilizado anseios de alguns setores políticos e econômicos quanto à utilização dos recursos hidroviários⁸. Somado a essas manifestas vontades, o assunto exprime interesse coletivo dadas as múltiplas funções sociais que adquire, mas também de necessário entendimento estratégico e integrado. Num contexto territorial diversificado como o brasileiro, os corpos hídricos e especialmente a zona costeira, “a maior faixa de costas tropicais pertencentes a um só e mesmo país” (AB’SABER, 2006, p.82), despertam a necessidade de melhor ponderação sobre a exploração desse segmento, de modo a poder vislumbrá-lo em moldes sustentáveis⁹.

⁷ A produção naval no Brasil esteve aquém do esperado nas últimas décadas. Atualmente o setor já apresenta forte crescimento com a demanda por embarcações em decorrência das explorações do Pré-sal (O ESTADO DE SÃO PAULO, 06 de setembro de 2009).

⁸ Em consonância com esse discurso sobre a necessidade de estímulos à modernização da navegação, ampliação da indústria naval e organização portuária estão diferentes instituições tais como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Confederação Nacional do Transporte (CNT), Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário (Fenavega), Secretaria Nacional de Portos, entre outras (AGÊNCIA BRASIL, 2008).

⁹ Por sustentável entendemos o paradigma de busca por modelos de vida coletiva menos díspares, mais equilibrados, considerando as variáveis econômica, social e ecológica. O transporte por vias hídricas é o que menos agrega o uso de biomassa (!); argumento que explicita a controversa postura brasileira frente ao discurso ambientalista que tenta rotular internacionalmente.

Trata-se de conjunto de atividades que tem se difundido, ainda que discretamente, entre camadas medianas da sociedade; ainda que pouco verificável na prática, “os esportes náuticos não interessam mais exclusivamente às elites”, sobretudo por causa das marinas, que “à distinção dos clubes náuticos [iates-clubes] que se fecharam às comunidades, [propiciam] um espectro de possibilidades junto às mais diversas camadas sociais” (LODOVICI, 2000, p.42 sqq.), uma tendência observada em diversos países, dentre eles o Brasil (HRDLICKA et al. 2005). Neste país, no entanto, o assunto ainda não despertou enquanto possibilidade de distribuição de renda, inserção social, conservação ambiental e outros efeitos, predominando uma concepção de senso comum reveladora de preconceitos e estigmas, que abre margem à divergência entre os pontos de vista políticos, ecológicos e econômicos. Isso dificulta avançar na regulamentação de conflitos relacionados – territorialmente manifestados – e no melhor aproveitamento do segmento como fator de reorganização do território.

De modo que a inexistência de uma teoria acerca do assunto mantém a ocorrência de concepções vãs sobre o que deveria ser tratado como um fenômeno socioespacial costeiro. Ou ainda, posiciona o fenômeno como mais um vetor de reprodução de desigualdades, uma vez que se concretiza somente por vias de negociação política, em que governantes e agentes hegemônicos encaminham, a qualquer custo, projetos isolados de configuração territorial. Entre os defensores e os acusadores dessa prática há uma lacuna a ser eliminada para que se estipulem critérios e diretrizes de planejamento territorial.

Marinas, expressões atuais dos portos de lazer, podem se tornar pretextos para a identificação espacial. Possíveis protagonistas da renovação urbana, a atuação destes equipamentos em escala local induzem a uma nova (velha)¹⁰ significação de lugares, a iniciar por trechos de orla de alguns municípios, até entremear a própria cidade. Reforça, em novos moldes, a vocação locacional de *waterfronts*¹¹ pela valorização e uso múltiplo desses espaços. Constitui, a partir daí, uma série de complementaridades, sobretudo de equipamentos e infraestruturas no espaço público. No caso da revitalização (refuncionalização) de zonas portuárias para o turismo de cruzeiros, algumas cidades apresentam de modo substancial esse potencial de desenvolvimento turístico (ALBAN, 2005).

¹⁰ A tradição histórica do litoral brasileiro em torno de aspectos da navegação é apontada como algo que, de certa forma, não seria novidade.

¹¹ *Waterfront* ou borda d'água (termo em português, segundo algumas utilizações) é um termo amplamente utilizado no planejamento urbano e no urbanismo, para referir-se às diferentes frentes emersas contínuas e diretamente influenciadas pelos corpos de água. “Faixa de terra firme lindeira à margem da água” (HRDLICKA et al., 2005).

Os portos de lazer permanecem, ainda, como possibilidade de reorganização de cidades costeiras e ribeirinhas, extensível às hinterlândias, desde que estabelecida a “necessária sintonia entre o interesse geral da costa e o regional” (YÁZIGI, 2009, p.122). Isso sendo viável na eventual ação solidária interurbana¹². Condições que expressam (ou deveriam expressar), por fim, o interesse coletivo e se alinham ao aproveitamento de potencialidades produtivas regionais preconizado como interesse nacional na recente Política Nacional de Desenvolvimento Regional (BRASIL, 2007).

A ocupação litorânea brasileira sofreu fenômeno migratório acelerado a partir da segunda metade do último século, conformando uma “conurbação linear em franca evolução” (YÁZIGI, op. cit., p.128). Além disso, e devido a isso, a zona costeira concentra parcela significativa da população brasileira e as principais cidades do país (e como consequência as mazelas sociais típicas das periferias metropolitanas).

As exigências implícitas à operação exitosa de marinas interferem na conservação da natureza e da paisagem¹³, no desempenho da economia, na integração institucional e na inserção social. A identificação e análise de tais exigências são de fundamental importância, e serão apontadas neste estudo. Aquilo que as marinas podem propiciar ao território está condicionado ao que o território fizer por elas. Uma simbiose possível, desde que criteriosamente estabelecida mediante embasamento teórico e disposição política. Subespaços regionais e locais aguardam por ações normativas de incentivo e regulação ao segmento, adequando-o à necessária reorganização das cidades litorâneas no país.

1.2 Objetivo geral

O objetivo central desta pesquisa é oferecer subsídios teóricos e técnicos para a formulação de normas territoriais relacionadas a portos de lazer, no litoral brasileiro. Prover vias de resolução que passem por normatizações objetivas, ambientações propícias e pelo resgate de um sentido náutico para cidades turísticas.

¹² Conforme explicaremos, a ação solidária é um conceito que utilizamos com base em M. Santos (2008a) que, por sua vez, atribui a esta noção, “aquela encontrada em E. Durkheim e não tem conotação moral, chamando a atenção para a realização compulsória de tarefas comuns, mesmo que o projeto não seja comum” (p.166).

¹³ Marinas podem representar, longe de anormalidades, raros elementos aliados à gestão ambiental. “O elevado nível de exigência ambiental condicionado por seus usuários, se incumbirá de transformar a dinâmica cotidiana de uma marina numa permanente fiscalização do meio líquido” (LODOVICI, 2000, p.41).

1.3 Objetivos específicos

- Compreender a evolução dos portos de lazer até o surgimento das marinas no Brasil;
- Conceituar e classificar marinas para fins técnicos de planejamento;
- Identificar a expressividade dos portos de lazer ao longo do litoral brasileiro;
- Ampliar a possibilidade de compreensão dos municípios sobre organização e identificação através das, e para as marinas;
- Identificar as relações de trabalho e produção relacionadas ao assunto e sua repercussão na organização do território;
- Oferecer apontamentos que possam servir às políticas territoriais litorâneas brasileiras. Municipais, em especial;
- Sugerir o nautismo enquanto sentido de identificação territorial a partir da imagem náutica das cidades marítimas.

Partiremos da proposição de marinas enquanto conceito de análise territorial. Não nos ateremos às questões de ordem estritamente interna de tais instalações, e sim o contrário: as relações com o entorno em diferentes escalas (interesalaridade) e dimensões (multidimensionalidade) que conduzirão as discussões conceituais. Seguiremos considerando a náutica enquanto subsistema de navegação e de turismo: ações que se materializam para e a partir das marinas; e o nautismo enquanto expressão de identificação territorial do fenômeno: abstração de apoio que não cogitamos encerrar, tão somente, sugerir como tema de reflexão às cidades turísticas litorâneas.

A atual relevância do fenômeno dos portos de lazer no país, cuja expressão atual se emblemata na expansão de marinas é um fato a ser destacado já de início. Este tema está em evidência e tende a se estabelecer, cada vez mais, em algumas localidades. Fato que nos assola grande desafio que, tentaremos tratar antes de tudo, sob o ponto de vista teórico-metodológico, do que catalográfico. Trata-se da proposição de um raciocínio geográfico (LACOSTE, 2010) que consta em “distinguir e articular diferentes níveis de análise espacial, que correspondem a levar em consideração conjuntos espaciais de grande ou pequena dimensão” (p.231). Esta “dimensão metódica dos diferentes níveis de análise” (Ibid., p.231) à

que Y. Lacoste atribui ao desafio do raciocínio do geógrafo, corresponde ao que trataremos como a interescalaridade.

Diferentes escalas servem de sustentação para a condução da teoria à empiria, e vice-versa: local, regional e nacional traduzem essa via de análise, onde o território é, num primeiro momento, limite administrativo e num segundo momento, identificação espacial. Não temos como deixar de considerá-lo, ainda, como um conceito que nos auxilia a compreender lógicas globais na organização dos lugares e regiões.

Recortes espaciais político-administrativos referem-se às aplicações oficiais do planejamento. Partem de uma totalidade, o país, e seu subsistema territorial, a Zona Costeira, para situar os planos oficiais em ação, sendo que alguns são setoriais ou transversais. Tendo como partes de grande fator decisório nas transformações primeiro os municípios e segundo os estados na conjuntura das normas territoriais oficiais a partir da expressão do fenômeno.

Escalas do fenômeno se referem às aplicações conceituais da geografia para a compreensão da realidade impressa pelas marinas no território. Inicialmente, uma verificação sobre a distribuição/localização dessas instalações no litoral. Após isto, verifica-se as relações de trabalho ocasionadas por este domínio, o qual propomos abordar enquanto microssistema técnico. Finalmente, no lugar são verificados os (des)encontros que resultam a partir das marinas e se espriam pelo entorno, na cidade. Muito embora tenhamos especial interesse nesta dimensão espacial, alertamos que não se trata de um estudo cujo referencial seja o urbanismo, isto exigiria uma outra metodologia. É a dimensão que nos permite verificar a identificação espacial do destino turístico na integração do território, e o uso deste pelas atividades náuticas.

A pesquisa se desenvolve de modo a sistematizar a complexidade do tema das marinas, apresentado sob as abordagens integradas da geografia, do planejamento e do turismo. Estas áreas do conhecimento conduzem a investigação sobre o estado da arte, um dos componentes posicionadores desta pesquisa mediante um universo estipulado de fontes de informação. As abordagens visam a uma sistematização no próprio campo da interdisciplinaridade, de modo a propor a possibilidade de reorganização territorial a partir das marinas enquanto perspectivas mais eficazes.

Tendo em vista que os atuais padrões urbanísticos de algumas cidades marítimas brasileiras fogem de um sentido de interação com o mar, salvo a orla imobiliária, a propensão espacial desses espaços se dilui em uma configuração territorial conflituosa e precária. É o

caso de Angra dos Reis (RJ), pelo qual apontaremos as possibilidades e contradições do uso náutico e turístico na figura das marinas. No intuito maior de ligar propensão e sentido, o protagonismo de marinas é levado a um entendimento menos restrito, de modo a disseminar o interesse político.

A empiria em escala local desta tese foi escolhida por fatores qualitativos e quantitativos relacionados ao fenômeno das marinas no Brasil. Angra dos Reis está localizada entre as metrópoles mais ricas, populosas e turísticas do país: Rio de Janeiro e São Paulo, além da proximidade de regiões densamente povoadas, como o Vale do Paraíba, a Baixada Fluminense, a Região Metropolitana de Campinas e possui, ainda, proximidade do estado de Minas Gerais. A Delegacia da Capitania dos Portos em Angra dos Reis registra um dos maiores números de embarcações de lazer e estruturas náuticas do país (DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS EM ANGRA DOS REIS, 2012¹⁴), além do alto fluxo de embarcações de outras origens, de possuir a primeira marina do Brasil (Porto Marina Bracuhy) e a maior da América Latina (Verolme¹⁵). Não fosse o suficiente, Angra dos Reis é considerada vanguarda nacional na elaboração do planejamento municipal participativo após a Constituição de 1988, tendo legado de importante consideração sobre o assunto.

À instauração de mecanismos de planejamento inovadores em territórios que já apresentam uma determinada configuração estabelecida, atribuímos a ideia de reorganização. Esta, enquanto uma das marcas do espaço geográfico: a das possibilidades. Também o caracterizam a indissociabilidade e a contradição (SANTOS, 2008a) e atentaremos a isto. A questão que parece ser fundamental, a título introdutório, é que as ações que culminam na existência de marinas permitem analisarmos este objeto sob uma perspectiva territorial não unilateral. Considerando as circunscrições institucionais do território, porém não ficando presos à “ortodoxia física e política” que é dada ao espaço por esses recortes (FERRARA, 2007, p.225) apoiamo-nos nas perspectivas metodológicas trazidas pela discussão sobre escala nos estudos geográficos, e assim ampliar a compreensão de um fenômeno litorâneo específico.

As particularidades sobre as quais pretendemos conduzir a reflexão e a crítica do planejamento se baseiam em instrumentos normativos oficiais, tais como: o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, o Plano Nacional de Turismo, a Política Nacional de

¹⁴ Entrevista concedida pelo sub-oficial Edson Esteves de Lima Junior, em 22/03/2012.

¹⁵ A marina Verolme é um empreendimento inaugurado em 2002, diferentemente do estaleiro Verolme, já de outra época.

Desenvolvimento Regional e o Plano Diretor Municipal de Angra dos Reis. Visamos compreender as políticas atuais de organização do território e de turismo como fundamentadoras de diretrizes que afetam as marinas.

2 PROBLEMA

Muitos dos conflitos sociais existentes na região litorânea do Brasil são, acima de tudo, territoriais. Reproduzem-se, entre outros fatores, pela inexistência de requisitos capazes de promover regulação sobre os usos decorrentes da interface entre a cidade e o mar. Entre tais usos está o turismo náutico, cuja origem se dá nos portos de lazer. Aonde existem marinas, a imagem náutica não se difunde como fator de prestígio ao território, deixando de se tornar um vetor de benefícios à sociedade seja pelo trabalho ou pela identificação socioespacial.

O tema das marinas é fragilmente tratado desde a perspectiva da necessária organização do território no Brasil. Essas instalações são deixadas ao particular, ao espontâneo, assumindo definições incógnitas e mitos sobre suas funções social, ambiental e urbana. O turismo náutico, nível de análise mais genérico, tem tido aparições pouco substanciais se considerada a necessidade de critérios técnicos de regulação e incentivos operacionais integrados a políticas territoriais no litoral brasileiro. Podem os portos de lazer, e mais especificamente, as marinas, se tornarem ocasião de reorganização territorial? De que maneira?

3 HIPÓTESE

Admitimos que marinas podem se constituir em ocasião privilegiada de reorganização de municípios marítimos. Seja pelas implicações do lugar turístico, ou das relações de trabalho. Cidades que tenham propensão ao turismo e, mais especificamente, à náutica, podem se beneficiar de tais instalações. Entretanto, isto não se pode fazer sem o alinhamento entre instrumentos de planejamento e o reconhecimento dos processos intrínsecos ao fenômeno para a realidade brasileira. Para isto, é necessário contar com uma teoria sobre o tema que considere as marinas tecnologias capazes de suprir demandas sociais contemporâneas. Ao funcionarem em consonância às demais atividades urbanas, possibilitarão benefícios aos territórios litorâneos, servindo de referência para o entorno em lugares que apresentam quadros de degradação ambiental: um elemento norteador no processo de renovação urbana. Resta, portanto, que sejam reguladas as marinas, mas também outras atividades e práticas, tornando a náutica como um uso do território que propicie sentido territorial à algumas cidades marítimas brasileiras.

4 REFERENCIAIS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

Os marcos conceituais desta pesquisa visam estabelecer a sustentação teórica para as discussões que atenderão à corroboração da hipótese. Por termos como temática central o planejamento territorial e estarmos inseridos no programa de geografia humana, nossa ênfase se deu sobre esta disciplina como plataforma para o planejamento, tendo como campo de conhecimento complementar o turismo.

Considerando o conceito de espaço geográfico como o objeto da geografia e esta uma disciplina que deve “interferir na história, não somente interpretá-la” (SANTOS, 2008b, p.166) e estar à altura da possibilidade de intervenção na transformação da sociedade, apoiamo-nos no papel ativo das teorias espaciais como suporte (SANTOS et. al. 2000). As definições desse conceito são devidamente tratadas como ponto de partida, entendendo o espaço social como totalidade e tendo como sinônimos o espaço banal e território usado baseado na teoria de Milton Santos, dentre outros.

A noção de planejamento territorial do turismo conduz a algumas exigências epistêmicas no campo das relações entre turismo e território. Para este debate partimos dos esforços de R. Boullón (2002) na definição de uma teoria sobre o espaço turístico com vistas ao planejamento, para então situarmos o tema dentro das ampliações e adaptações à realidade brasileira trazidas por E. Yázigi (2009). Fizemos um esforço em discutir a relação entre destino turístico e turistificação, bem como algumas definições desse campo, tendo como parâmetro comum o território.

Concordando com o fato de em nosso país ocorrer displicência política e descaso com o turismo, constatação que se aprofunda ao elucidar as marinas, buscamos abordar o tema cientes da sua pouca apreciação por parte das ciências sociais. Isto se dá, ao nosso ver, devido à impopularidade embutida em um suposto elitismo com relação ao assunto. Prática confortável, se tomarmos como exemplo a geografia, uma vez que pode se adequar facilmente à “sedução do discurso fácil e do consenso imediato”, explicada e acusada por P. C. C. Gomes (2009), como a “reprodução da banalidade” na disciplina (p.27-29). Elitismo ou não, somos obrigados a estudar a realidade geográfica, em suas contradições e possibilidades.

Sustentações teóricas foram buscadas, ainda, em publicações e planos oficiais que oferecessem relevância às discussões, a saber, a Política Nacional de Desenvolvimento

Regional-PNDR (BRASIL, 2003), o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro-PNGC (BRASIL, 1998) e os Marcos Conceituais de Segmentação do Turismo (BRASIL, 2006), em especial as Orientações Básicas para o Turismo Náutico (BRASIL, 2008). Tratam-se de elos importantes no âmbito desta pesquisa, demonstrando ações contemporâneas de planejamento em nível federal. Além disso, por possuírem, ainda que em graus e concepções variados, a dimensão territorial como variável principal. Somente por entender haver um ambiente de discussão integrado entre esses programas, torna-se possível seguir a investigação em suas outras escalas, sejam político-administrativas ou territorializadas a partir do fenômeno.

Inclinado ao contexto teórico do que vem se chamando de Gerenciamento Costeiro Integrado (GCI)¹⁶, o subsistema portos de lazer sugere a revisão de metodologias de gestão e planejamento para algumas instituições, níveis e setores de governo ligados à costa atlântica nacional.

Os referenciais metodológicos se desenvolvem sobre mais de uma vertente no contexto das ciências sociais. Inicialmente, são considerados apontamentos do método *hipotético-dedutivo* proposto por K. Popper (LAKATOS, 1999; VIEGAS, 1999). De acordo com a sexta e a sétima teses de Popper, havendo a hipótese submetida à crítica lógica (método crítico), haverá então a contradição lógica, que numa condição insuperável de tensão considera que o “conhecimento sempre consiste de sugestões para soluções experimentais” (POPPER, 2004, p.16). Partindo da problemática central, que relaciona as variáveis gerais de estudo, apresentamos uma premissa apenas provável, a de que as marinas possam reorganizar o território. Diversos elementos têm conduzido à falseabilidade nesse percurso metodológico, o que tem sido, de acordo com W. Beveridge (1957), o processo de modelamento da própria sustentação da hipótese a partir dos enunciados da pesquisa. Se vistas como aparência que propicie uma realidade inteligível, tais variáveis permitem verificações generalizáveis a lugares que apresentem densidade espacial e consolidação do fenômeno dos portos de lazer litorâneos.

Para a captação do objeto e transcendência do mesmo a conceito partindo da região litorânea como principal espaço de manifestação do fenômeno, descobrimos a representatividade extrapolável a reger-nos empiricamente, a partir da expressividade das

¹⁶ O Gerenciamento Costeiro Integrado é o nome, em português, dado a uma corrente ideológica internacional de tentativa de renovar práticas e metodologias de gestão para territórios litorâneos. Ver: POLLETTI; SILVA (2003).

marinas: o complexo de Angra dos Reis, litoral sul fluminense. Apontamos, assim, para os seguintes recortes espaciais de análise, por momentos apresentados como escala geográfica, política, empírica e cartográfica; e melhor compreendidos desde as noções de sítios litorâneos, paisagem, imagem, Zona Costeira, relações de trabalho, lugar e patrimônio ambiental urbano. Será possível, ao final, apontarmos as manifestações territorializadas de uso do território pelo fenômeno, identificando medidas de normatização incumbidas às respectivas esferas oficiais de gestão na organização do território.

Além das referências apresentadas, o trabalho busca na dialética o exercício de compreensão dos fenômenos socioespaciais do presente, uma vez que “vivemos a dialética do mundo concreto” (SANTOS, 2006, p.15). A destacar a própria navegação enquanto prática de lazer ou recreação, que propicia constatações acerca da sociedade e do território utilizado por ela. A sucessão de períodos que ajudam a compreender as variáveis materialistas e de *status* na evolução do objeto desta tese remetem à ideia de uma sociedade fragmentada que, por sua vez imprime no espaço a contradição através das intencionalidades resultantes em objetos espaciais.

4.1 Ponto de partida: o espaço geográfico

O espaço é transformado pelas sociedades. Estas transformações, com o transcorrer da história, permanecem em constante processo e configuram modificações na natureza. A perspectiva espacial enquanto instância da sociedade considera que o espaço “contém e é contido pelas demais instâncias” como a “economia, o político-institucional e o cultural-ideológico”. Desta maneira “a essência do espaço é social” (SANTOS, 1992, p.02).

O espaço geográfico “como conjunto indissociável de sistemas de objetos, naturais ou fabricados, e de sistemas de ações, deliberadas ou não” (SANTOS, 2008b, p.46), possibilita a averiguação de diferentes fenômenos pelo prisma da geografia: um de nossos pontos de partida. Consideramos, ainda, o fato de que as transformações que ocasionam a organização do espaço precisam ser compreendidas a partir da multidimensionalidade que, para R. L. Corrêa (2010), é a integralidade das, relativamente autônomas, dimensões econômica, política e cultural. As dimensões ora trazidas, estarão presentes nos capítulos que se seguem.

A geografia, ciência empenhada em desvendar e atualizar o espaço geográfico, seu objeto, abre caminhos para que se utilize, de modo não excludente, as noções de meio e território. A tênue distinção entre espaço, meio e território é levada em conta ao longo da

discussão, sendo este último de uma importância maior ao planejamento. O meio, por sua vez, é importante enquanto expressão geográfica da evolução histórica. As sucessivas configurações do território, que se dão através da técnica, podem ser compreendidas desde a noção de meio geográfico. Nesses termos, o meio natural ou pré-técnico, é apenas um estado inicial de se considerar o tempo natural, em que os homens se adequavam a ele (SANTOS & SILVEIRA, 2001).

A sucessão de “lógicas e tempos humanos impondo-se à natureza” resulta de um “processo de evolução que é permanente” (Ibid. p. 31). As técnicas passam a se instalar em diferentes porções do território para torná-lo, então, meio técnico. As lógicas do homem se afirmam através da técnica e ao contar com os avanços científicos, cujo estopim pode ser considerado a Segunda Guerra Mundial, provê à morada do homem, mecanismos que extrapolam os territórios nacionais. Os novos conteúdos e comportamentos impostos ao espaço, mediante a maior ou menor fluidez de informação, interferem na formação dos territórios. De tal modo, podemos denominar de meio técnico-científico-informacional as características mais aproximadas da realidade histórica do presente (Id. Ibid.).

Historicizado, o espaço geográfico expressa seu caráter social. Entendida a totalidade como “unidade da vida social” (LABRIOLA¹⁷ apud SANTOS, 2008c, p.32), estamos diante do espaço de todos os homens. Ao espaço geográfico é atribuído a totalidade social, adquirindo o sinônimo de espaço banal, que por sua vez se define como:

o espaço de todos, todo o espaço. Trata-se do espaço de todos os homens, não importa suas diferenças; o espaço de todas as instituições, não importa a sua força; o espaço de todas as empresas, não importa o seu poder. Esse é o espaço de todas as dimensões do acontecer, de todas as determinações da totalidade social. É uma visão que incorpora o movimento do todo, permitindo enfrentar corretamente a tarefa de análise. (SANTOS et. al. 2000, p.03)

A partir desse primeiro entendimento de ordem conceitual endereçamos o contexto espacial a ser analisado. O recorte espacial a que nos referimos de maneira empírica é a

¹⁷ LABRIOLA, A. *Essais sur le Matérialisme Historique*. Paris, Giard et Brière.

região litorânea brasileira. Tendo como atribuição da totalidade o país ou o espaço nacional, estudada sob uma perspectiva sistêmica não clássica¹⁸, auferimos ao território litorâneo uma estrutura espacial (SANTOS, 2008c). Introduzimos à esse subespaço, no contexto nacional brasileiro, a clivagem que permita elevá-lo, enquanto totalidade, a uma região de planejamento. Voltaremos a tratar dessa escala política de análise.

4.1.1 Totalidade e movimento

A totalidade produzida e em produção convivem “no mesmo momento e nos mesmos lugares” resultando numa totalidade estruturada (SANTOS, 2008b, p.119). Para este autor, “a noção de totalidade subentende a noção de tempo porque a realidade é um estado, mas é também uma totalização em marcha. É uma situação; uma situação em mudança” (Ibid., p.219). À importância metodológica, em geografia, para o aspecto da situação, M. L. Silveira (1999) aprofunda:

Trata-se, assim, de cindir a geografia do mundo em subtotalidades, que se tornam estruturas significativas para cada conjunto de eventos. Uma cisão da totalidade é uma nova totalidade com um significado, uma estrutura num conjunto mais abrangente, uma estrutura e um sistema porque sua realidade é dada pelo movimento (1999, p.24).

A totalidade em movimento de fenômenos espaciais abre campo de análise sobre o processo. A partir desta análise passa a ser possível identificar os diferentes períodos em curso na conformação do atual estágio de um objeto sem, no entanto, desconsiderar que este é, ao mesmo tempo, uma totalidade ultrapassada. M. Santos (1997) conceitua: “A configuração territorial é o território mais o conjunto de objetos existentes sobre ele [...] é sempre um sistema, uma totalidade” (p.75), e complementa, com M. L. Silveira (op. cit.):

As configurações territoriais são o conjunto dos sistemas naturais, herdados por uma determinada sociedade, e dos sistemas de engenharia, isto é, objetos técnicos e culturais historicamente estabelecidos. As configurações territoriais são apenas condições. Sua realidade advém das ações realizadas sobre ela. É desse modo que se pode dizer que o espaço é sempre histórico. Sua historicidade deriva da conjunção entre as características da

¹⁸ Considerado um sistema, o país permite que sejam decompostas abstrações, ou melhor, subsistemas sob o nome de regiões, em que se tornam inteligíveis as diferenciações espaciais e as localizações. Esse sistema nacional, dotado de recursos totais, abarca diferentes distribuições e classificação (SANTOS, 2008b, op.cit.p.44).

materialidade territorial e as características das ações. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.248)

Uma vez que os objetos estão constantemente se refuncionalizando no espaço, à interrelação tempo-espaço, fenômeno-território, cabe o entendimento sobre os sistemas técnicos (SANTOS, 2008a) ao qual daremos a ênfase a partir da noção de escalas do fenômeno (subcapítulo 4.5). O processo e a realidade podem ser sintetizados como situação e movimento (Ibid.), e analisados por matrizes de periodização, desde essas escalas. Trata-se de um recurso de pesquisa, onde as coexistências e as sucessões são sistematizadas em eixos, numa linha temporal que possibilite a visualização do fenômeno e suas correlações, independente da complexidade que se lhes possa atribuir, uma vez que a “técnica nunca aparece só e jamais funciona isoladamente” (Ibid., p.175). Isto permite serem identificados os antecedentes do objeto, sendo que “cada época se caracteriza pelo aparecimento de um conjunto de novas possibilidades concretas, que modificam equilíbrios preexistentes e procuram impor sua lei” (SANTOS; SILVEIRA, op. cit., p. 45).

4.1.2 Espaço (geográfico) e território (usado)

Por entendermos que a tênue diferença entre espaço e território seja de suma importância para a teorização e para o planejamento, tentaremos estabelecer algumas implicações de tal diferenciação.

O espaço possibilita uma gama de abordagens associadas a diferentes escolas e contextos, tendo tornado a geografia densamente teorizada. Enquanto objeto da geografia, é a categoria matriz que aponta para seus vários tratamentos. Tendo em conta o caráter abstrato do espaço e suas restrições práticas, a necessidade em contextualizar o objeto de pesquisa, antes de torná-lo empírico, conclama o conceito de território a compor o elo fundamental entre um tema geografizado e suas contribuições no campo do planejamento.

A revisão do conceito de território é uma condição sem a qual estaríamos impedidos de prosseguir. A busca por soberania marcou o fortalecimento do conceito de território na geografia, sendo que o Estado assume papel central na busca por essa finalidade de atuação pautada no poder (RAFFESTIN, 1993), tendo as nações como seio das organizações sociais. Esta perspectiva responde pelos limites político-administrativos que tem nas linhas de

fronteira importante referência, mas que também pode ser atribuída às divisas entre estados e municípios. Nestes casos, tratamos de uma federação nos moldes do Brasil.

Partimos das relações de poder que ocasionou a principal contribuição do conceito de território para o pensamento geográfico. O território é a cena do poder e lugar de todas as relações (RAFFESTIN, 1993). Tais relações estão na sociedade como um todo, “em suas diferentes e complementares instâncias, [...] são vividas, sentidas e, às vezes, percebidas e compreendidas diferentemente” (SAQUET, 2008, p.25). De modo que o território passa a ser compreendido como “fato social e político” (Ibid. p.37).

Outra perspectiva de abordagem atribui aos significados e à identificação de grupos envolvidos no espaço, as suas marcas, sejam elas visíveis ou não. O reflexo dessa conjuntura percebida pelos homens que habitam e projetam, em seu entorno, as imagens e pretensões enquanto grupos, conotam o que A. Frémont (1980) denomina de espaço vivido. Muito embora este autor tenha associado sua proposta para a região, transpomos para o território, munindo-o de uma concepção humanística, ainda que não deixando de remeter às disputas que se dão de acordo com os múltiplos interesses em cena. Esses diferentes interesses territorializados podem coexistir ou suceder-se, eliminar-se ou multiplicar-se, ou ainda, reproduzir novas configurações.

“É o uso do território [...] que faz dele o objeto da análise social” (SANTOS, 2008d, p.137). Considerando que devemos entender este conceito como quadro de vida constante de todos os homens, precisamos nos ater ao sentido da existência individual e coletiva. É o território usado, “sinônimo de espaço habitado” que nos indica de que maneira prosseguir. A intencionalidade enquanto ação acaba por ser mais um vetor de disputa no território. Se tivermos como premissa a perspectiva em que as relações de poder efetivam um território (RAFFESTIN, op. cit.), devemos admitir que as marinas resultam de um uso do território, pois este é que é subordinado ao uso.

O conceito de território, ao mesmo tempo em que centraliza as discussões no âmbito da geografia contemporânea, pode adquirir diferentes apreensões que variam desde as referências utilizadas até o contexto do objeto a ser analisado. O território, nesta tese, não

prende-se a uma única definição. Tem nas abordagens, sintetizadas a seguir, passagens de fundamental importância e complementaridade:

- (i) o território das relações de poder, seja o papel do Estado, da racionalidade administrativa, das regiões nacionais oficialmente instituídas e, sobretudo, dos entes federados estaduais e municipais;
- (ii) o território de ações econômicas oriundas de interesses de diferentes origens;
- (iii) o território das relações de proximidade, das dinâmicas sociais, emanados organicamente pelos elementos do espaço em um mesmo lugar.

A presente discussão sobre o conceito de território pretende sustentar as diferentes possibilidades de compreensão do objeto de estudo. Consideradas de maneira não excludente, cada qual pode ser melhor contextualizada pelo entendimento de território usado (SANTOS, 1999; SANTOS; SILVEIRA, 2001). Acumulador de história e ascendido em decorrência do problema da região, o conceito enquanto recorte deliberado “coloca em evidência relações, fenômenos, fatos como um modo de aproximação do real” (CASTRO, 1993, p.60).

As relações existentes entre marinas e território podem ser compreendidas a partir da complementaridade das propostas acima resumidas. As conjunturas de relações sociais que se dão, tanto no interior do objeto, quanto no seu entorno e no mundo a ele relacionado, permitem revelarmos a função dessas instalações onde estejam. À essa múltipla e integrada concepção atrelamos a perspectiva escalar¹⁹, à qual explicaremos adiante. Isto é posto como fato imprescindível, uma vez que são diferentes arenas em coexistência em cada lugar, em cada momento e para cada uso.

Entendemos que é necessário ter a concepção de que o território usado aproxima as definições mais abstratas do objeto geográfico ao objeto de pesquisa. É nos usos múltiplos e compartilhados dos territórios que as análises se tornam úteis ao conhecimento, sendo que cada conjunto de usos apresenta sua própria expressão nas arenas de forças. Neste sentido, a aproximação da teoria à empiria se torna possível, uma vez que no território estão as manifestações concretas que dão identificação aos lugares. M. Santos (1999) explica:

¹⁹ Em coexistência, as escalas se interrelacionam (a interesclaridade, como será visto adiante), e são classificadas em dois grandes grupos, as político-administrativas e as perspectivas do fenômeno, tendo como base os portos de lazer no litoral brasileiro.

O território tem que ser entendido como o *território usado*, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho, o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida. (SANTOS, 1999, p.8)

Se os portos especializados em atividades ligadas ao lazer estiverem integrados às dinâmicas sociais de um lugar, será um entre outros subsistemas que configuram o território nas escalas em que se manifesta, em que manifesta seus usos. Podem adquirir características voltadas às dimensões da cultura e/ou da técnica, enquanto objetos geográficos, uma vez que:

Hoje, os objetos culturais tendem a tornar-se cada vez mais técnicos e específicos, e são deliberadamente fabricados e localizados para responder melhor a objetivos previamente estabelecidos. [...] Convertidos em objetos geográficos, os objetos técnicos são tanto mais eficazes quanto melhor se adaptam às ações visadas, sejam elas econômicas, políticas ou culturais. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.46)

O uso do território que resulta na materialização das marinas pode ser compreendido enquanto uma entre diversas lógicas numa configuração territorial. Tais lógicas, apoiadas em projetos de diferentes escalas, imprimem na sociedade e no espaço uma densidade de informações que reproduzem em volume de pessoas, firmas e dinheiro, mais elementos. Se o território é, hoje, normatizado, ou seja, regulado pelo Estado e algumas empresas (ARROYO, 2000), é importante compreender a função de objetos que existem potencialmente sob diversas tutelas, como é o caso dos portos, de um modo geral. Sejam propriedades públicas ou particulares, as marinas estarão fortemente vinculadas a interesses corporativos conformando círculos espaciais de produção, como veremos adiante.

O uso do território pelas marinas deixa de ser passível de generalização fora de contexto espacial. O envolvimento das empresas tensiona relações entre público e privado e entre interno e externo na normatização dos territórios que ocupam (Id. Ibid.). De modo que, muitas vezes quase despercebidas, as marinas são pouco atendidas por parte dos planos territoriais oficiais. Se constituem em uma espécie de epifenômeno²⁰. No entanto, evidenciar o uso do território por essas instalações permite que passemos a considerá-las, para o

²⁰ Para K. Popper (1999), epifenômenos possuem o status de “ilusões, no máximo subprodutos” que pouco ou nada influenciam nos acontecimentos do mundo físico, considerado um mundo determinístico e autossuficiente, tal qual um relógio (p. 201).

território, possibilidades e contradições. Seja, por um lado, pelo conteúdo simbólico que possuem, por outro pela sua função tornada seletiva, ao serem apropriadas apenas por lógicas das empresas na normatização.

Mesmo sendo instalações que se afastam das estatísticas econômicas, as marinas já imprimem uma territorialidade, em que a especialização de serviços e produtos fazem-na constituir fatores técnico-sociais de localização (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Os lugares em que se consolidam a presença de marinas e dos fluxos estabelecidos por elas (tanto no espaço marítimo como terrestre) assumem sua especialização produtiva, fazendo parte, então da divisão territorial do trabalho. Sobretudo com o aperfeiçoamento e as evoluídas exigências de um porto de lazer nos dias de hoje.

Identificar, compreender e analisar as interfaces com o território a partir das marinas permite também realizar análises sobre a construção social induzida por tais equipamentos. Nesse sentido é possível compreender a reprodução e/ou a diminuição das contradições na sociedade que habita e vive as cidades, o entorno, as escalas de trabalho e de seletividade que resultam das exigências, das intencionalidades e das normas que antecedem a materialização do fenômeno e que passam a existir considerando-se, também, a existência do fenômeno. Que disputas podem ser atribuídas à existência das marinas sob a abordagem territorial? Quais as relações expressas no espaço social em consequência do funcionamento de marinas? Quem são os agentes centrais na maneira como as marinas existem no litoral brasileiro?

4.1.3 Entre contradições e possibilidades: o acontecer solidário

O território regido por normas e relações de poder permite que consideremos, em primeiro lugar, a indissociabilidade já explicada. Enquanto objetos técnicos ou próteses, as marinas respondem a intencionalidades, a ações, conformam usos. Tais tecnologias acabam por imprimir no território uma sociedade fragmentada, mas real: a racionalidade no espaço, a partir de um uso do território (SANTOS, 2008a). No sentido de não desconsiderarmos tal contradição, devemos apontar as ocasiões de reprodução de desigualdades. Nas palavras de D. Harvey, o modelo capitalista vigente nos permite testemunhar a construção e a destruição de ambientes, de modo a estarem propícios à acumulação de modo sucedâneo, em uma notável constatação de contradição e possibilidade. Essa “luta contínua, em que o capitalismo, em um determinado momento, constrói uma paisagem física apropriada à sua

própria condição, apenas para ter de destruí-la em momento subsequente” (HARVEY, 2005, p.55) aponta para tal dualidade, lado a lado.

A existência de normas e agentes na periodização do objeto estudado possibilita identificar, ainda que de modo incompleto, as relações de força num suposto acontecer hierárquico que ocasiona o uso e a configuração atual do território.

As normas e os agentes são elementos indispensáveis a serem considerados para que se busque compreender o uso do território. É possível perceber a contradição social manifestada no território a partir do objeto de estudo? Constitui elemento frequente no trabalho e regerá dialeticamente os aspectos intrínsecos a serem considerados para a corroboração da hipótese? Trata-se de uma maneira de estabelecer quais acontecimentos podem ser revertidos em possibilidades ou, nas palavras de M. Santos (2010) “conhecer as possibilidades existentes e escrever uma nova história” (p.21), uma vez que “cada época se caracteriza pelo aparecimento de um conjunto de novas possibilidades concretas” (Id., 2008c. p.45). Para M. A. de Souza (1995), “o que precisamos é detectar e pôr em prática novas racionalidades em outros níveis e regulações [...] mais consentâneas com a ordem desejada pelos homens, não como uma abstração, mas lá onde eles vivem. Nos seus lugares” (p.16).

Para não deixarmos de lado a influência das lógicas globalizantes no tema estudado, devemos compreender as características intrínsecas nas relações entre os portos de lazer e o território. Se é na escala local que podemos avançar enquanto perspectiva sobre nuances das relações interpessoais, em que a modernização dos comportamentos e das informações evoluem de modo a criar contiguidades funcionais (SANTOS, 2006; op. cit.), é na escala global que encontraremos explicações para o modo como interfere hierarquicamente a racionalização de atividades náuticas no meio e na sociedade.

Há uma dialética simultânea dos acontecimentos que permitem maior inteligibilidade da realidade se considerarmos, ao mesmo tempo, as singularidades do espaço que se dá no lugar e pelo mundo, e as relações de força e poder que se expressam pelo território usado. No acontecer homólogo, o lugar reconhece-se como território compartilhado, e o “uso da informação tende a se generalizar” (SANTOS, 2006 p.17). Um uso se propaga no cotidiano, dando sentido “à vida dos homens e à vida do espaço”(Ibid.). Enquanto que no acontecer hierárquico, o uso é controlado de modo a se materializar em privilégios: segredo e poder (Ibid.). Tamanha complexidade gerada por tantos encontros, e sob diferentes formas, resulta

na esquizofrenia do espaço onde há possibilidade “reavaliação das heranças e a indagação sobre o presente e o futuro” (SANTOS, 2010, p.114).

O lugar enquanto singularidade do espaço condiz com a esfera de ação social que oferece respostas aos mecanismos hegemônicos de organização do território. Estes se instalam sob diferentes magnitudes, “mesmo nos lugares onde os vetores da mundialização são mais operantes e eficazes, o território habitado cria novas sinergias e acaba por impor, ao mundo, uma revanche” (SANTOS, op. cit., p. 15). É o lugar a sede de acontecimentos, tanto contraditórios, quanto possíveis, em que a sociedade se configura frente ao “processo racionalizador e um conteúdo ideológico de origem distante” (p. 18).

A possibilidade, em Meliujin²¹ (apud SANTOS, 2008a, p.123) “representa uma tendência real, oculta nos objetos e fenômenos, que caracteriza as diversas direções no desenvolvimento do sistema” diferenciando-se da realidade, que “é tudo quanto existe objetivamente, como possibilidade realizada”. São condições para a transformação da realidade em possibilidade dois fatores: “primeiro, a ação de leis objetivas, e segundo, a criação de condições propícias”.

Na ideia de reorganização estão implicadas as possibilidades. Por esta via, entendemos que é a partir de um lugar turístico, constituído de sentido e imagem náuticos, que as marinas assumem função de vetores chave tornando-se ocasião de reorganização do território. Essa inspeção nos rege sob a existência das normas associadas à prática do planejamento territorial, por onde pretendemos atingir a constatação da hipótese e dar-lhe os devidos, não poucos, pormenores para a realidade litorânea brasileira.

4.2 Planejamento territorial

O planejamento se posiciona como um âmbito de práticas humanas à qualquer atividade prospectiva entre a aventura e o cálculo (MASSÉ, 1965). Nesse entremeio de risco e suposta exatidão, o planejamento se porta como algo dinâmico e não convém ser deixado de lado por conta de possíveis desacertos. Isto seria assumir o acaso às diversas ações da vida humana, fato que se torna uma vulnerabilidade no âmbito político externo, tal como se fez ao longo da modernização do ocidente desde a revolução industrial. A aventura calculada se

²¹ Meliujin, S. T. *Dialética Del Dessarrollo em La Naturaleza Inorgânica*. México, Juan Grijalbo, 1963.

presta como uma das faces do planejamento que não exclui o acaso, entretanto se antevém a ele (MASSÉ, 1965).

O planejamento é considerado um instrumento da política. Não se deve prover o planejamento em horizontes temporais muito curtos, devendo ser contado, o plano de organização do território, por decênios (Id. Ibid.). Atende às questões sociais passíveis de serem relacionadas ao interesse comum e, por isso, é atingido por conflitos sobrepostos que transitam entre escalas e contextos que se diferem para cada fenômeno e realidade. Tais embates podem ser mais ou menos entendidos e, sob aspectos ideológicos, teóricos, técnicos e operacionais, se manifestar na organização do território, tendo o Estado um papel central na elaboração de diretrizes e normatizações gerais em cada esfera oficial.

Aspectos que ajudam a compreender a crise que há no planejamento urbano e regional no país passam pela atual configuração territorial de locais que apresentam alguma representatividade histórica em relação a algum fenômeno. Em alguns âmbitos, o Brasil obteve avanços, como é o caso das regiões metropolitanas e algumas zonas industriais. No entanto, boa parte do território nacional se viu, por muito tempo, desatendida por competências técnicas permanentes de planejamento, e principalmente por desinteresse político.

Buscaremos tratar o planejamento diante das novas nuances impostas pela globalização, que permita ser investigado desde um assunto pouco priorizado nas políticas estruturantes do país, mas que permita convergir interesses no território. Cientes do desafio inerente a isto, nos baseamos desde a ótica habermasiana acerca da racionalidade comunicativa em alternativa à racionalidade instrumental²² apontadas por M. L. Souza (2003). Para essa concepção, o planejamento não deve se abster de um debate acerca dos valores, que somente pode ser auferido mediante a prática comunicativa. Por outro lado, o planejamento não pode deixar de ser operacional, ou seja, mediante uma racionalidade instrumental, em que a “ação estratégica orientada para a eficiência” e eficácia em otimizar meios para fins que, neste caso “permanecem inquestionados” (SOUZA, 2003, p.38).

Entendemos que essa dupla perspectiva do planejamento é fortuita para se sistematizar que setores devem ser regidos por que tipos de racionalidade. Alguns assuntos

²² O autor atribui a esta perspectiva, um dos cinco desafios a uma perspectiva socialmente crítica do planejamento. O autor se baseia em Habermas para suprimir a “racionalidade instrumental” sob os auspícios de uma “ação estratégica em que a linguagem não é utilizada para fins de entendimento, mas sim para fins de dominação e cooptação” (p.38).

como a questão ambiental, o fornecimento de serviços e infraestrutura básica para a população, preocupações de segurança pública entre outros, podem ser considerados inquestionáveis. Assim, não se entra no mérito dos fins, que costumam cair no plano ideológico, mas sim no mérito da operacionalidade e das técnicas de gestão. Entre tais assuntos, poderíamos incluir aqueles que podem ser entendidos como transversais, que em sua complexidade atingem uma multissetorialidade, mas não necessariamente a totalidade. Temos, então, a possibilidade de esquematizar suas agendas com base em regimentos, “poderosos meios de facilitar o cotidiano” e cuja inexistência, ou no caso de não serem muito bem detalhados, permitem aos governos a administração do “varejo de cada dia” (YÁZIGI, 2005, p.139).

Nesse rol envolvendo contradição e possibilidades, apontaremos para algumas perspectivas que podem ser úteis a nossas análises com base em algumas obras voltadas ao tema, em especial na literatura brasileira. Trata-se de uma discussão que conecta, de alguma maneira, os conceitos teóricos às verificações empíricas. Portanto, não se pretende esgotar o tema – que é teoricamente denso –, mas apontar para reflexões que tornem possível o entendimento dos supostos embates que existem em relação à organização do território enquanto preocupação social, uma vez que é este âmbito temático (territorial), um daqueles que busca neutralizar as forças poderosas que põem em risco a viabilidade e o sentido de perseverar, numa época em que a “globalização contemporânea já teria condenado” (VAINER, 2007 p.10).

4.2.1 Desdobramentos conceituais

O planejamento remetido a uma dimensão territorial é um sistema de normas formais e não formais de ação. Em um nível bastante abstrato significa “tentar prever a evolução de um fenômeno, explicitar intenções de ação, estabelecer metas e diretrizes” (SOUZA, 2006, p.149). A suposta relação entre outras formas de ação, sejam racionais, tradicionais ou afetivas (WEBER²³ apud SANTOS, 2008a, p.81), e a configuração territorial é, pois, objeto de investigação de ambas as disciplinas: geografia e planejamento. Para M. Santos (2003), existe a possibilidade de enriquecimento do planejamento espacial, devendo-se levar em consideração os âmbitos “multidimensional e operacional” em que interagem as estruturas

²³ WEBER, Max. *Economia y Sociedad. Esbozo de Sociologia Compreensiva* (1ª ed., 1922). México, Fondo de Cultura Económica, 1969 (1ª reimpressão).

econômicas, geográficas, sociais e políticas (p.169). A preocupação apontada por este autor surge na “dicotomia entre espaço geográfico e espaço econômico, apresentada como uma limitação metodológica [...] um obstáculo à análise espacial” (Ibid., p.167). Neste sentido, o sistema espacial é a interação das três estruturas propostas ao invés de se restringir às análises “em termos de eficiência de trocas interindustriais” ou, em outras palavras “o espaço de alguns poucos [...] espaço econômico” (Ibid., p.167).

Os interesses corporativos somados ao exercício de poder tornaram os planos muitas vezes desvirtuados. A própria legislação territorial no país é ineficaz, “não por falta de planos” mas pelo mecanismo explicado por E. Maricato (2009), em que “o aparato regulatório exagerado convive com a radical flexibilidade” (p.147). O descrédito ao planejamento no Brasil, sobretudo ao urbano, não poderia deixar de ocorrer por denotar essas características.

Em uma escala mais ampla, tendo em conta o caráter de regulação do Estado em nível nacional, a “economia globalizada reclama condições territoriais indispensáveis para a sua produção e regulação” (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.257) resultando na constatação paradoxal do espaço nacional da economia internacional. Seria dizer que “é o próprio Estado que investe para dotar certas partes do país das condições de circulação indispensáveis para [...] o comércio externo” (p.261). Isso se especifica como um “processo de criação de fluidez seletivo” em países de maior extensão territorial, como o Brasil (Ibid.).

Nas palavras de M. L. Souza (2003), o planejamento “largamente desacreditado e associado a práticas maléficas e autoritárias deveria, na melhor das hipóteses, ser substituído” por outra palavra. Emergiram, assim, esclarecimentos acerca de conceitos como gestão e projeto. A ascensão do termo gestão resultou na “incompreensão da natureza dos termos”, sendo – gestão e planejamento - conceitos “distintos e complementares” (p.45). No segundo caso, para D. Harvey (1992), a reprodução de novas necessidades dita as influências da pós-modernidade, tendo como consequência a ascensão do projeto sobre o planejamento, resultado da ampliação dos poderes do mercado. A pós-modernidade retrata uma relação espacial destituída de um objetivo social maior comprometendo seriamente recursos e alguns tipos de patrimônio.

Outra discussão inevitável está na “natureza do requerido esforço preliminar de imaginação do futuro” especialmente em uma época de “incertezas e riscos variados e crescentes” (SOUZA, 2006, p.158). A linearidade imbuída na noção de previsão é o primeiro

equivoco a ser evitado, por maior sofisticação que opere, é um “viés organicista e mecanicista, em que o analista presume ser possível transpor para a investigação de fenômenos sócio-histórico-espaciais esquemas e métodos que provêm das ciências naturais” (Ibid., p.158). Em resposta a tais abordagens a construção de cenários apontaria para “uma ruptura qualitativa, epistemológica” baseada em uma “flexibilidade radical, resultante de uma singular abertura para o imprevisível” (Ibid., p.158). A simulação de desdobramentos desligada da quantificação de probabilidades conduz ao enfrentamento irrecusável de elaborar prognósticos. Retoma-se a questão de se lidar com a aventura calculada (MASSÉ, 1965).

4.2.2 Planejamento e(m) crise no Brasil

A elucidação do planejamento em crise passou a ser tema de debates, chegando a se tornar preocupação traduzida em tema central do encontro da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional (ANPUR)²⁴. Quase três décadas antes²⁵, M. A. Souza (1988) apontava o caráter “sensivelmente enfraquecido e esvaziado dos caminhos do planejamento territorial brasileiro” (p.73). Considerando o fato de que o planejamento da organização do espaço no país já teve experiências datadas desde a década de 1930, com os planos municipais gaúchos, seguindo-se de experiências regionais, tais como as grandes bacias hidrográficas do Paraná e Uruguai e da criação da Sudene, nos anos 1950 e das diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU) nas décadas de 1960 e 1970 (Ibid.). Na opinião da autora, além da ausência de sintonia entre os estudos sobre espaço brasileiro e seu processo de planejamento e intervenções de cunho nacional, estaria a necessidade de avaliações de tais ações tendo como base conceitual o espaço social (ibid).

Em outras palavras, seria aproximado ao fato da compreensão do mundo enquanto totalidade ter sido superada por perspectivas fragmentadas. Nessa incongruência, instrumentos de políticas setoriais assumem status político (STEINBERGER, 2006) num contexto de ordem metodológica que atribui à noção de território a capacidade de sistematização que possam ser úteis à sociedade através da prática planejadora. O que C. Vainer (2001) chamou de “vetores da fragmentação territorial” como principais causadores

²⁴ O tema do Encontro da ANPUR realizado em Florianópolis em 2009 ilustra a constatação acima: “Planejamento e Gestão do Território: escalas, conflitos e incertezas”.

²⁵ Ano da publicação do texto de referência: 1982.

da “desconstituição política, intelectual e institucional [do planejamento territorial no Brasil]” demonstra a necessidade de debate sobre o território que permita “repensar uma nação que parece navegar à deriva, carente de agentes ou coalizões políticas e sociais expressivas capazes de vocalizar qualquer projeto nacional” (p.1-3).

Não atribuindo à reorganização do território uma incumbência única do planejamento, mas das dinâmicas sociais, a geografia deve cumprir o seu papel de torná-las dinâmicas “visíveis a que está submetido o território nacional [...] propiciando diferentes leituras de um mesmo fenômeno”, um dos atributos fundamentais da disciplina (CASTRO, 2002, p.08 *sqq*).

A verificação teórica apontada por H. Rattner (1979) ao destacar “o processo de planejamento, no qual se visa adequar os meios aos objetivos enunciados, pode ser útil, mesmo quando os próprios planos se mostram inadequados” (p.08). O mesmo autor atribui à formulação dos objetivos o estímulo para a ação, e alerta: se “a inovação é impedida o plano se torna estéril” (Ibid., p.08). Qual seria a importância desta afirmação para o plano em análise? Pensamos que a proposição de um fenômeno aparentemente insignificante, mas de repercussão espacial relevante aos dias de hoje pode ser uma abordagem inovadora.

A hierarquia organizacional do planejamento tem sido um mero requisito protocolar federativo. Na ausência de um projeto de nação, de que se tem voltado a falar, os emaranhados institucionais se anulam numa cega noção de políticas territoriais. Um ‘prato cheio’ para os interesses do mercado, já que este sim atua organizadamente em sistemas que acabam por configurar o território. Assim reforça-se a obscuridade de tramas entre Estado e mercado, assunto que M. Santos (2010) acusa como ação explícita ou dissimulada do primeiro “em todos os seus níveis territoriais”, favorecendo a instalação de forças centrífugas e “a prevalência dos interesses corporativos sobre os interesses públicos” (p.107).

Para A. Ruckert (2007), vivemos uma oportunidade histórica de se readequar o papel do ordenamento territorial no Brasil. Há uma defasagem flagrante neste quesito quando comparado a diversas experiências da conjuntura internacional. O autor vai adiante, afirmando que a integridade do território nacional sofre riscos, que não as ameaças externas, mas sim um risco real de desagregação interna (RUCKERT, 2007). Nesse sentido, retomamos o desalinhamento que existe nas políticas setoriais e territoriais no país. Planos importantes como o PNGC e o PNT, retomados mais à frente neste trabalho, demonstram em suas agendas e programas essa problemática.

A incongruência entre os diversos planos setoriais, por vezes conflituosos e ambíguos, é trabalhada de maneira específica pelas principais abordagens teóricas do planejamento com alguma ligação às ciências sociais. Focamos na totalidade para a discussão do processo. Não desconsideramos, no entanto, a imprescindível tecnicidade pela qual valores indiscutíveis devam ser regidos e contar com técnicas avançadas de gestão, que busquem a eficiência. Por exemplo, a gestão de assuntos ecológicos. Nesse sentido, é mister considerar os méritos recentes das normas oficiais em âmbito nacional que se dirigem às Unidades de Conservação e aos Resíduos Sólidos, contando com políticas específicas aos temas, ainda que pouco articuladas com outras esferas (estadual e municipal). Seriam práticas de planejamento de racionalidade instrumental (SOUZA, 2003), impreteríveis, entretanto inseridas na discussão territorial, sob o risco de não se tornarem ajustes ou adequações urbanas e regionais às dinâmicas e fluxos dominantes (VAINER, 2007).

O planejamento deve superar as ameaças cíclicas que, através da política, seguem a diluir os planos estratégicos, projetos, programas, intencionalidades que não estejam alinhados partidariamente: para isto, é mister que estejam embasados em teoria, técnica e informação. Dados primários, por si só, não capacitam a atividade planejadora, muito embora sejam necessárias tipologias sectárias mais avançadas e atualizadas em qualquer âmbito espacial de um fenômeno. A elaboração de informações capacitadas para integrar o ponto de partida do planejamento territorial deve partir de diretrizes metodológicas e conceituais oriundas, não somente, mas essencialmente, das ciências sociais. Nestes termos, a noção de território enquanto totalidade se torna um elemento, no mínimo, profícuo às discussões.

O planejamento territorial no Brasil padece de um rigor sistemático. Instituições, por sua vez, necessitam de parâmetros técnicos capazes de cooperarem-se na integração e análise de bases de dados, de modo a favorecer a elaboração e disponibilidade de informações em níveis mais complexos. Esta interlocução deficitária entre conhecimento e gestão está nas instituições e precisa ser enfrentada no âmbito da administração pública.

4.3 Espaço e turismo

No tecer de uma base conceitual para esta tese, buscamos analisar algumas vertentes que relacionam espaço e turismo. Compreender o espaço turístico tornou-se uma lacuna epistêmica no campo de estudos do turismo, uma vez que sua base geográfica é inerente. Esta

tarrafa não tem se aproximado de um desfecho satisfatório já anunciado por D. Pearce (1987)²⁶. Uma vez que há divergências de compreensão em questão, resultantes das diferentes correntes de pensamento e da própria acuidade conceitual de categorias que se apóiam no espaço - lugar, território, região e paisagem -, os apontamentos que se seguem buscam reavivar esta discussão e delimitar os alcances que pudemos atribuir à pesquisa.

Pretendemos debater acerca de parâmetros nos tratamentos conceituais ligados ao espaço turístico. Considerando que há tratamentos setoriais e tratamentos integrados, que por vezes se confundem na utilização desses conceitos, arriscamos avançar na sistematização da matéria. Tal proposta se ampara, primeiro, na consideração de que o espaço turístico contempla um arcabouço teórico-metodológico do espaço geográfico. Segundo, no reconhecimento da importância de saberes oriundos de outras disciplinas na complementaridade do que, por fim, compõe a turistificação dos territórios.

4.3.1 Introduzindo as discussões sobre espaço e território no turismo

O espaço, por ser uma categoria de ampla abstração, pode ser sistematizado para fim de compreensão de fenômenos geográficos. O espaço turístico se constitui num subsistema do espaço geográfico. Sem esta compreensão, corre o risco de esbarrar nas limitações e proposições de um espaço sectário, também cunhado como “espaço especial, particular, adjetivado” (SANTOS, 1999, p.17). Há, muitas vezes, a equivocada compreensão do espaço turístico sem a consideração de que a realidade vivida por turistas seja aquela que seja possível envolver-se ao longo de sua viagem e estada, ainda que involuntariamente. Por isso, a singularidade dos lugares é uma totalidade em que o turismo se insere, de maneira sistemática e localizada (YÁZIGI, 2009).

Se tentarmos sistematizar a definição de espaço turístico, teríamos duas vias de análise: uma suportada pelo papel ativo da geografia (SANTOS et al. 2000, op. cit) e outra(s) independente(s) de tais bases teórico-metodológicas. De acordo com a primeira, seria dizer que o espaço turístico é um subsistema autônomo de análise, desde que suportado pelo método geográfico de espaço social total (Id. Ibid.).

As categorias ligadas ao espaço que o desconsideram enquanto instância social, correm o risco de tornar a compreensão do turismo seletiva. Em outros casos, mesmo

²⁶ Ano de lançamento do livro *Tourism Today: a Geographical Analysis*.

havendo essa concepção, o espaço pode se desviar à leituras não geográficas. Isto ocorre, por exemplo, no maniqueísmo obstinado da crítica especializada ao sugerir as “entidades individuadas denominadas de não-lugar ou pseudo-lugar” (YÁZIGI, 2009, p.33). Ao estabelecer, enfaticamente, uma definição para o lugar turístico, o mesmo autor propôs um marco separatório na abordagem do espaço turístico, o que em sua proposta teórica abre caminho para o planejamento territorial do turismo (Id. Ibid.). Resta a cada abordagem tomar o rumo a ser seguido.

A elaboração teórica que propomos a seguir tem como parâmetros aspectos inerentes ao espaço geográfico: a interesclaridade enquanto exercício de análise espacial de um fenômeno ou objeto; a multidimensionalidade que abrange o cultural, o político e o econômico em coexistência; e a totalidade do território como expressão não setorial de uma realidade em transformação, que nos leva a discutir, por fim, a turistificação. Tais características, de ordem metodológica, foram apresentadas anteriormente no embasamento sobre o espaço geográfico e território, de modo que o intuito da presente discussão visa ampliar o entendimento sobre o espaço turístico.

Em termos teóricos, uma contribuição de destaque, no contexto latino-americano, no assunto foi de R. Boullón (2002), preocupado em definir a repercussão espacial do sistema turístico²⁷, uma vez que,

Tanto os atrativos turísticos como o empreendimento e a infraestrutura têm presença física e uma localização no território, qualidade que a superestrutura²⁸ não alcança porque as organizações que a integram são importantes por sua consistente modalidade operativa e não pelo aspecto e localização de seus escritórios. (BOULLÓN, 2002, p.69)

Ao propor o espaço turístico em contraponto à continuidade homogênea advinda da concepção tradicional da geografia²⁹, a proposta do autor contribuiu para que o planejamento

²⁷ A ideia de sistema turístico seria, nas palavras do próprio R. Boullón (2002), uma “trama de relações” que caracterizam seu funcionamento (p.37). M. Beni, ao propor o Sistema Turístico, decompõe os elementos principais deste conceito, contribuindo para o entendimento teórico do mesmo (BENI, 2003).

²⁸ Superestrutura é o subsistema superior que tem a característica de regulação sobre todo o sistema. São organismos especializados encarregados de aperfeiçoar e modificar o funcionamento do mesmo. (BOULLÓN, 2002).

²⁹ O mesmo autor atribui à região a ideia de homogeneidade e continuidade de um determinado fenômeno espacial. Compara o caráter descontínuo dos atrativos turísticos no espaço, salientando a existência de áreas de influência que se dissipam até áreas intermediárias, onde predominam atividades não turísticas. Trata-se, de acordo com o próprio autor, de uma concepção da geografia econômica, atribuindo aos espaços regionais o interesse econômico predominante.

e a geografia se aproximassem de uma abordagem metodológica do turismo. A construção teórica de Boullón propõe algumas tipologias e modelos de relação entre os elementos constituintes do turismo no espaço. Esta ênfase conota o turismo como um arranjo de elementos localizados em uma determinada área da superfície terrestre.

As considerações de F. Vera (et al., 1997), ao relacionar território e turismo, caracterizam aquele como sendo suporte e fator por sua condição geográfica. Completam considerando que tal condição varia de acordo com atributos intrínsecos de caráter qualitativo – naturais ou culturais. Ao descreverem tal variação estabelecem que esta “pode derivar da valoração social a que o espaço é conduzido”, o que significa afirmar que existe um processo de “adequação dos recursos ou atrativos, e assim a sua conversão em produto e oferta, objeto de venda e consumo turísticos” (VERA et al., p.61). É possível notar a preocupação com a categoria de processo na relação entre as variáveis.

R. Knafo (1999) caracteriza três formas de relação entre território e turismo. A primeira diz respeito aos territórios sem turismo, que constituem locais e/ou regiões onde não ocorre o turismo. De acordo com o autor, “há cada vez menos territórios sem turismo” devido a fatores como o progresso dos transportes e a acessibilidade a áreas remotas. A segunda forma é relativa ao turismo sem território. São sítios ou lugares criados e/ou equipados, sem existir vínculos culturais com a região acolhedora, denominam-se “espaços receptáculos”, conforme o autor. A terceira forma refere-se aos “territórios turísticos”, locais onde ocorre a relação entre turistas e sociedade acolhedora, de modo que o autor qualifica-os como “problemas delicados de planejamento” (Ibid., p.72-73).

Em estudo sobre as expressões territoriais do turismo, E. Yáziği atribui a alguns domínios em especial (litorais, montanhas, zonas urbanas, terras indígenas, etc.) diferentes contextos a serem levados em conta na teorização e aplicação do planejamento territorial do turismo (YÁZIGI, 2009). O autor ressalta a importância de metodologias que dêem conta de lidar com o lugar e a região desde a perspectiva do acontecer solidário.

Propomos que as concepções de território utilizadas sob o ponto de vista da interesalaridade deixam em aberto o conceito de turistificação enquanto processo e relação entre espaço e turismo. Por um lado, é entendida [a turistificação] enquanto significação dos lugares (MACHADO, 2010) e, por outro, enquanto vetor de configuração que qualifica o espaço turístico como tal na divisão territorial do trabalho. É da alçada da geografia a capacidade de abarcar as diferentes escalas que permitam sintetizar a turistificação, por meio

das quais diferem-se as metodologias de análise e congregam saberes para a prática do planejamento territorial.

A constatação acerca das escalas é de fundamental importância para se pensar o planejamento do turismo de maneira integrada. Fato que não se vê ocorrer no recente histórico de planejamento do turismo no Brasil, onde a região -através do Plano de Regionalização do Turismo (PRT) – assumiu o protagonismo antes auferido ao município – através do Plano Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) - enquanto célula espacial de organização da atividade. Coexistências que não se anulariam, se tidas como concepção territorial. Entretanto, devido ao setorialismo próprio da governança no país, sucedem-se períodos desconexos, muitas vezes dando a impressão de descaminhos.

Na escala regional, teríamos o turismo como atividade importante na economia e na vida social de algumas populações. Sob este prisma se elevam conjecturas espacializadas potencializando e fazendo emergir estratégias de promoção da atividade, mesmo para localidades periféricas ou menos expressivas quanto aos recursos e atrativos turísticos. Conotam as demandas infraestruturais e de marketing em subespaços, sobretudo de obras viárias e elevação de competitividade, respectivamente. A regionalização do turismo prega, via de regra, esses tipos de promoções, através dos roteiros e das instâncias mistas de governança. É a região segmentada, e não o espaço geográfico em uma escala mais ampla. É incompleto enquanto território. Serve ao interesse de poucos e se torna endogenamente fragilizada, ficando vulnerável a fatores externos e lógicas estranhas, próprias da globalização.

A regionalização do turismo, proposta pelo Ministério, acaba por encerrar-se no problema da segmentação do espaço político, em poucos casos conseguindo articular-se e posicionar-se frente aos usos do território de maior expressão político-econômicas, como por exemplo, os ditos interesses da nação, materializados principalmente nos setores energético e industrial. Resta saber se o turismo está entre os interesses da nação, ou se o turismo é pauta de manobras populistas, através de grandes eventos como os que o país está prestes a sediar³⁰.

Na escala municipal, consideraríamos o lugar sob diversas ambiências e paisagens na cidade, no campo, nas praias e ilhas. Para o município, a perspectiva do turismo engloba, entre outros, o lazer e o cotidiano pensados sob preocupação política. Neste sentido, torna-se

³⁰ Copa do mundo de futebol (2014) e Olimpíadas (2016).

importante, como ponto de partida, a inventariação e classificação. Uma proposta de classificação de espaços de recreação na cidade é dada por C. Ferrari (1982):

Espaços de recreação ativa são aqueles em que se desenvolvem atividades dinâmicas, caracterizadas pela participação ativa, livre e espontânea do ser humano como agente da recreação. [...] Espaços de recreação educativa são aqueles que oferecem entretenimento e educação a seus frequentadores. [...] Espaços de recreação contemplativa³¹ são os espaços, geralmente verdes, destinados à meditação, ao repouso, à admiração despreocupada da natureza, ao êxtase da mente. O participante da recreação é um agente passivo. (FERRARI, 1982, p.421)

Tabela 1 - Tipos de espaços de recreação na cidade

Recreação ativa	Recreação educativa	Recreação contemplativa
Lotes de brinquedo (<i>play lots</i>)	Cinemas	Jardins públicos arborizados
Pátios de recreio (<i>playground</i>)	Teatros	Parques
Campos de jogo	Circos	Reservas florestais
Estádios desportivos	Parques de diversão	Bosques naturais ou artificiais
Clubes desportivos e social	Jardins Zoológicos	Áreas ajardinadas à beira de rios ou lagos
Autódromos, Hipódromos, etc.	Jardins Botânicos	

Adaptado de C. Ferrari (1982)

Seja na escala nacional, regional ou local, sob diferentes maneiras de abordagem, é fundamental que o turismo seja considerado um fenômeno transformador, em constante processo. Entendemos que a definição conceitual do termo turistificação ainda está em aberto, mesmo considerando as três fontes do processo aos lugares e ao espaço apontados por R. Knafo (1996). Sugerimos que na integração de lógicas passíveis de compreensão em cada escala geográfica de análise seja utilizado como referência a interescalaridade para avançar no entendimento do conceito. Voltaremos a ele no item 4.3.3.

4.3.2 Possibilidades do lugar turístico

A realidade não é parcial, uma vez que a contradição social que a caracteriza é causa de ações ocasionando materializações no espaço. Esta perspectiva remete ao espaço enquanto instância da sociedade (SANTOS, 2008b). O apego à singularidade do espaço remete à realidade do lugar, numa prática investigativa que reconheça na extensão dos subsistemas as carências e os conflitos da sociedade localizada em um lugar turístico (YÁZIGI, 2003). Pela

³¹ Grifos nossos.

definição do autor, são seus componentes essenciais, a densidade de equipamentos, o fluxo de visitantes e uma imagem caracterizadora (YÁZIGI, 2001). É sob estas condicionantes que trataremos dos lugares turísticos, não desconsiderando que o lugar está para o espaço geográfico como a clivagem de sua totalidade.

O turismo é um dentre um rol de outros usos na configuração territorial. Por esta razão, propomos entendê-lo, não somente como uma camada técnica sobreposta ao espaço, mas como ocasião de interpretar uma realidade. Servindo, assim, como uma lente à procura de conteúdos e que resulte em uma imagem difundida nas diferentes territorialidades, ou melhor, na identificação espacial. De modo que, hoje, lidar com este fenômeno é um desafio e intenção de grande proporção dos municípios brasileiros. Sendo assim, por que não encará-lo, como um indicador de humanização dos lugares no atual estágio civilizatório do mundo. Por este fenômeno se podem resolver ânsias de ampliação de novas relações e perspectivas para este mesmo, e um só, mundo.

O tipo, ou tipos, predominante de turismo que se verifica em cada local é questão subjacente à sugestão colocada acima, sendo que os usos turísticos adquirem particularidades em cada lugar, e podem atender a interesses de acordo com um desencadeamento de ações. É o que discutiremos na sequência, tendo como base a turistificação. Há diferentes tipos de turistificação e, é sobre isto que o planejamento deve estar apto a intervir no plano político.

Entender o turismo enquanto possibilidade é não torná-lo panaceia, mas sim, ocasião de rearranjar um contexto socioespacial, afinal “o turismo só será justo quando a sociedade for justa” (KANITZ et al., 2009, p.10). Na visão de alguns críticos do turismo, a realidade é apenas condenável, o que para o planejamento que visa novas relações na organização do território é insuficiente. Há de se ter a noção dos verdadeiros vetores da configuração territorial, dos fatos do presente, não desconsiderando o movimento enquanto processo incessante. Sob este entendimento estão as possibilidades, pelo que se torna imperioso qualificar o planejamento pelas lentes de interpretação do espaço turístico enquanto uma expressão complexa do espaço geográfico, que é total.

Cabe notar que, ainda que tenha sido o setor político pelo qual os militares se utilizaram para a consumação de interesses, o turismo ficou, por muito tempo como zona de conforto para críticas vãs que não busquem analisá-lo enquanto fenômeno. Neste sentido ampliamos o turismo para o espectro do território, aproximando-o de ocasião ao considerar a sociedade como sustentadora do(s) sentido(s) turístico(s) como componente subsistêmico de

cada lugar. E não nos limitamos à abordagens setoriais ou seletivas, como ocorre nas proposições sobre a competitividade do destino ou até mesmo espaço turístico, que melhor seriam definidos enquanto territorialidades. O turismo está no espaço geográfico enquanto um inegável fenômeno na história do presente.

Pela constatação de abordagens como as acima citadas, o turismo em uma zona de conforto parece absorver comodamente reclames de um processo contraditório cuja causa não é o turismo. Basta constatar os episódios durante a ditadura militar sob seu selo. De modo a relativizar esta discussão, tendo o compromisso com a realidade territorial, temos a intenção de esclarecer a visão da sociedade sobre o turismo de modo a projetá-lo como protagonista de reorganização territorial.

Ter mentalidade planejadora é uma maneira de absorver o turismo além da mera conscientização da inevitabilidade, mesmo que efêmera, de lógicas do mundo do presente entre as quais está a exploração econômica do turismo. Os já apontados usos do território se reafirmam numa dialética, em constante reformulação a partir das dinâmicas de cada tempo.

Traçar o processo de identificação turística espacial é o centro dessa breve construção teórica. Um campo para o turismo que basicamente se afirma mediante forma e conteúdo sustentados por um ou mais elementos históricos, sendo a cultura um âmbito da vida que define a identificação, de maneira completa ou apenas parcial. A conciliação entre a realidade e o destino turístico requer uma concertação da vida social que, por natureza, é conflituosa e competitiva. Ao território que busca uma organização, o desafio de ativar bastidores em torno dos usos que lhe configuram está, inevitavelmente, na alçada do planejamento. No caso de o turismo se constituir em um dos usos prevaletentes, tal planejamento penderá à identificação do destino, enquanto componente multissetorial de uma configuração territorial.

4.3.3 Destino turístico: produto da turistificação

A noção de destino se coloca diante de variações a serem consideradas para uma turistificação planejada. Por essa via de discussão, apresentaremos o destino enquanto conceito que, em partes, converge aos estudo do espaço turístico, no entanto se dissocia deste em seu tratamento. Serve, de tal modo, como conjunto de propostas de análise aplicáveis ao planejamento territorial do turismo, por melhor se adequar enquanto um produto da turistificação.

A partir das proposições sobre origem-ligação-destino que surgem a partir da segunda metade do século XX abrem-se vias de análise sobre o turismo no espaço. Na medida que surgem tais publicações, é usual prevalecerem os estudos espaciais sobre o turismo enfocados no destino (PEARCE, 2003). Por mais que a proposição de modelos tenha contribuído para o entendimento da geografia do turismo foi-se constatando a insuficiência de elementos, que tornaram indefinido seu campo de atuação.

Em todo o mundo estão ocorrendo perspectivas desafiadoras com relação ao melhor aproveitamento do turismo. Não basta haver novos demandantes, são necessárias também novas propostas (BUHALIS; COSTA, 2006). É quando se pode compreender a noção de competitividade, a qual rege a aplicação do conceito sectorial de espaço: destino turístico. Esta concepção implica selecionarmos um conjunto de atividades que se dão numa espacialidade específica, locais em que se manifesta o fenómeno turístico.

Dentre as três formas de relação entre território e turismo propostas por R. Knafo (1999) e apontadas no item 4.3.1, poderíamos apontar para a transição entre a primeira e a terceira como uma das faces da turistificação. Esta se utiliza do território para atribuir-lhe uma função e conformar-lhe um período. Nesse processo o resultado, muitas vezes, é sintetizado na consolidação de destinos turísticos. Para esses locais o conjunto de produtos requer medidas de elaboração que os tornem diversificados. Tecnologias de gestão como conjuntos de diretrizes técnicas qualificadas sobre o turismo enquanto setor e enquanto atividade. Entendido isto como desafio, ofertas, inovação de design, sofisticação e aprimoramento de produtos complementares se tornam elementos fundamentais à afirmação de destinos, mesmo consolidados (BUHALIS; COSTA, op. cit.).

Assegurar que produtos únicos, atuais e diferenciados sejam oferecidos acompanha a capacidade em agregar compensações a partir dos fluxos de visitantes ou turistas. Isso tudo requer programas pautados em lógicas da demanda e da oferta. São as relações de trabalho espreiadas em um subespaço que compartilhe fatores de identificação comuns, como quer o Programa de Regionalização do Turismo, mas cabe às demandas locais fomentar.

Ao mesmo tempo em que o destino turístico se torna passível de análise por representações cartográficas, fotográficas, estatísticas ou de modelos, visando atender às intenções do turista, do empresário ou do pesquisador, deixa em aberto o apelo existente sobre conteúdos e dinâmicas sociais, imprescindíveis à organização do território. Muito embora participe dessa organização, a seletividade tratada pelo destino não atende a instância

social do espaço e o âmbito político do planejamento, visto que outros sistemas culturais e econômicos, devidamente amparados por conceitos, também integram a vida social e merecem, da mesma maneira, vistas dos órgãos planejadores.

O espaço turístico não se caracteriza pela eficiência a que o eleva o status de destino. Pelo contrário, isto o restringe a uma compreensão segmentada, reduzindo-o em solidariedades e contradições. Exime-o de conteúdo, torna-o produto. Essa é a turistificação dos empresários, dos acionistas, enquanto uma outra turistificação seria referente ao aprofundamento do objeto da geografia: o fenômeno do turismo no espaço em transição.

A seletividade do destino é a maneira pela qual entendemos que o fenômeno turístico atua, de maneira complexa em que cada território se configura obedecendo a lógicas mais ou menos regulatórias, as normas. Sejam elas consuetudinárias ou oficiais, é impreterível que considerem atribuições de benefícios e responsabilidades aos envolvidos no processo turístico (GANDARA, TORRES, LEFROU, 2003; GANDARA, SILVEIRA, TORRES, 2005). A visão pragmática do turismo possui elementos a serem incorporados pela dimensão territorial do planejamento.

A concepção que propomos é de que a turistificação se consubstancia na afirmação do turismo em um território cujos elementos centrais da análise sejam a imagem e o trabalho, por meio das quais se almeje o ideal de incremento econômico e prestígio: uma expressão específica das dinâmicas sociais no processo histórico recente de lugares. Trata-se de uma noção que exprime o movimento a partir de qualificações que legitimem o turismo em um local ou região. A turistificação vai além de proposições utilitaristas, muito embora adira tal conotação. Se for dada ênfase quantitativa à noção, tem-se a predominância de um destino enquanto produto da turistificação. Enquanto que se forem feitas abordagens acerca da confluência de múltiplas relações socioespaciais, significa um processo que não se encerra como espaço inerte. Seria dizer que é o território em formação marcado pelo período turístico.

Dentro desta dupla interferência é possível atribuir a noção de desenvolvimento turístico sem, no entanto, incorrer em contrapontos intrínsecos ao próprio conceito de desenvolvimento (CARDOSO; FALETTTO, 1981; FURTADO, 1992; SOUZA, 2007). Desta maneira, o processo de turistificação é um conjunto de ações resultantes de uma diferenciação espacial, tanto na identificação espacial, quanto na funcionalização socioeconômica.

Conceitos de destino e de imagem possuem concepções díspares quando analisadas por vias mercadológicas. O destino, enquanto espaço sectário, não merece tal reducionismo, como propõem as promoções de marketing e campanhas de competitividade. Se tivermos a paisagem como exemplo, teremos para a perspectiva funcionalista um recorte idealizado, persuasivo de uma localidade: desconsidera o sistema de ações que conferem historicidade ao espaço, ainda que sectário. Enquanto nesta última abordagem, a paisagem seria um fragmento remissivo da experiência e/ou do imaginário não descolada da configuração territorial. O destino é uma realidade.

O destino não abrange a totalidade, nem se limita à superficialidade do espaço, mas pode ser entendido desde algumas perspectivas de análise, preferencialmente correlacionadas: operação e programação de uma viagem; fragmento remissivo da paisagem e/ou do imaginário de um lugar; expectativa à priori de uma chegada; experiência de fato e à posteriori do período de prática turística; estratégias de marketing na divulgação, promoção e competição de locais interessados no turismo.

A imagem remissiva, na qual o espaço sectário se incorpora, remete ao prestígio. A construção de destinos, assim, seria o que autores colocam como consolidação ou amadurecimento. O turismo, assim, não seria um susto ou uma especulação, como prevê o marketing ou algumas políticas públicas setoriais descoladas. É uma ascensão histórica da sociedade; abertura para os confins; a pluralidade de encontros no espaço geográfico que o influencia deveras, a ponto de tornar, este, um acúmulo de tempos.

4.3.4 O advento do turismo e alguns conceitos técnicos

O número de deslocamentos de pessoas em crescimento no mundo todo não pode ser desconsiderado enquanto alerta aos governos e outras organizações para a urgência de novas estratégias e estruturação para o turismo, sobretudo em altos escalões de governança e gestão (BUHALIS; COSTA, 2006). Os autores atribuem a essas partidas e chegadas o argumento por modelos de geração de riqueza. Turismo e lazer, afirmados como partes essenciais da vida moderna, culminam na busca por uma apreciação de que isso possa ser ocasião de benefícios e crescimento. Governantes, investidores e outros gestores precisam estar envolvidos e interessados na ascensão do turismo enquanto alternativa de incremento econômico e, principalmente, pela repercussão territorial além da esfera econômica.

A dinamização da atividade turística representa uma realidade em territórios que passam a ostentar o status de destino de, cada vez mais, visitantes. Uma variável importante dessa dinâmica está diretamente associada ao que pode ser chamado de oferta turística: “o conjunto de bens e serviços de grande diversidade cujo denominador comum é a demanda turística” (MONFORT et al. apud IVARS, 2003)³². Esta variedade, muito embora mereça ser relativizada, permeia uma gama de interesses que podem estar ligados direta ou indiretamente ao produto turístico propriamente dito (IVARS, op cit.)

Produto turístico pode ser definido por um conjunto de bens e serviços, dentro de uma realidade integrada, que capta a demanda turística. Não se compõe de um só elemento “que percebe ou utiliza o visitante durante sua viagem e estadia nos destinos, para satisfazer suas motivações de lazer e de férias” (BOSH³³ apud. VERA et al., 1997). O produto turístico se apresenta como um conjunto de elementos tangíveis e intangíveis (VALLS, 1996). Por mais sintetizado que se apresente, estabelece um parâmetro seletivo de elementos, sendo impedido de significar o espaço turístico.

Já por recurso turístico entende-se “elemento natural, atividade humana ou todo resultado desta atividade humana que pode mover e gerar um deslocamento por motivos de lazer” (VERA et al., 1997, p.61). O destino, por sua vez, pode ser definido como um produto macro, suscetível de englobar outros produtos, que necessariamente são comercializados pelos operadores turísticos. Ainda assim, não representa a totalidade espacial.

Alguns conceitos que caracterizam o fenômeno turístico têm sido resultados dos recentes avanços desta área de conhecimento. Na busca por convergência entre as disciplinas, não entendemos como salutar a desconsideração de contribuições que estejam em nossa alçada. Por mais que os conceitos anteriormente expostos de modo sintetizado permitam discussões mais aprofundadas em seu campo específico de debates, entendemos sua aplicação enquanto saberes técnicos a complementarem a lacuna existente entre o embate que paira no campo do turismo enquanto fenômeno socioespacial: as lógicas de mercado, a ação do Estado e a organização do território. No intuito de propor esta delicada discussão, os conceitos

³² Monfort, V., Morant, A. e Ivars, J. “Oferta turística” in. Pedreno, A. (dir.) “Introducción a la economía del Turismo em Espana”. Civitas, Madrid. 1996.

³³ Bosch, R. “Turisme i medi ambient: la relació entre els agents del sector i l’administració pública” em *Perspectives del medi ambient als municipis del litoral*, Barcelona, Diputació de Barcelona, Estudis i Monografies, 1993.

adotados podem nos sugerir associações pouco usuais no âmbito acadêmico, através do objeto desta pesquisa.

A propósito de tratamento técnico, frisamos que alguns temas transversais devem ser considerados em sua complexidade como tecnicamente solucionáveis. Tal como o turismo, o *meio ambiente*³⁴ se molda na mesma premissa. O território precisa contar com mecanismos de gestão em funcionamento dentro de suas alçadas, sendo que alguns dos conteúdos são transversais e, por isso, complexos. Se o planejamento territorial englobasse o turismo em sua complexidade, a integração dos saberes específicos desta área do conhecimento passariam a compor as normatizações de uso e ocupação do espaço. Em caso contrário, nos compartimentos díssonos dos planos em que o turismo se insere, no Brasil, antessaem o papel da burocracia e da máquina pública.

4.3.5 O espaço turístico enquanto subsistema territorializado

O turismo enquanto fenômeno permite uma sistematização da realidade expressa no espaço geográfico. O que não quer dizer que se torne selecionado de uma dada configuração territorial para a descrição das espacialidades dos elementos que podem ser considerados turísticos. O recorte de um território é fundamental para que seja considerada a sua historicidade que interfere na realidade.

A possibilidade de se atribuir ao território uma trama de relações entre homens, firmas e instituições implica em explicar a perspectiva de abordagem que se pretende realizar. Sendo uma abordagem sobre o espaço turístico, tem-se a possibilidade de atribuir-lhe conceitos. Desta forma, as abordagens que penderão entre as já sabidas dimensões cultural, política e econômica, evidenciarão seus próprios contornos. Evidentemente, os contornos e os elementos em relação no território estarão fortemente imbuídos de relações de força, as quais a história se encarrega de tornar herança.

Dentre as normas deliberadas temos considerado para esta pesquisa os âmbitos de planejamento. São os subsistemas políticos, através dos quais é possível identificar as influências balizadoras do fenômeno turístico. Atuam em diferentes escalas e setores. Das escalas, as mais comuns são federal, estadual e municipal, enquanto os setores podem ser

³⁴ Meio ambiente, aqui referido, enquanto instância política.

exemplificados pelo ecológico, educacional, habitacional, etc. A *totalidade do território* vista pela ótica do turismo possui essa conjuntura de variáveis, através das quais temos o desafio de sistematizar sobre as lacunas técnicas do planejamento para a política, afora compreender mecanismos mais amplos de regulação (e desregulamentação).

As normas não deliberadas compõem uma trama de relações que interferem na realidade. Sob estas dinâmicas se imprime no território o uso turístico, subsistema a ser abstraído dentro de uma configuração territorial que inclui outros usos. O planejamento enquanto sistema de ações da política requer a inteligibilidade das diferentes expressões daquele que podem ser anunciadas mediante enunciados de análise. Em suas diferentes escalas está diante de um momento importante de revisitação do turismo em que sejam instituídas condições propícias, leis objetivas e um sentido a servir de elemento comum ao território.

Ainda em tempo, esperamos ver estabelecer na mentalidade política brasileira visão estratégica para o turismo, sobre bases teóricas capazes de apreender seu âmbito de influência, cada vez mais inteligível na organização territorial. Ainda há muito a se fazer para torná-lo num sistema social que concilie geração e distribuição de riquezas e benefícios com qualificação de ambiências urbanas.

A frequentação a consolidar um espaço turístico pode resultar de diferentes usos, o que tornaria o espaço diversificado. É neste sentido que o turismo como ocasião de reorganização do território é um importante elemento da vida social de um lugar. Sua incorporação enquanto indicador do grau de permeabilidade social nos espaços de usufruto turístico nos permite apontar que no Brasil não exista compreensão do turismo enquanto fenômeno espacial e o espaço enquanto instância social, contida e que contém as demais, a saber: a cultura, a política e a economia. Totalidade a sustentar o planejamento territorial do turismo.

4.4 O espaço costeiro e marítimo brasileiro pelos portos de lazer

O interesse pelo mar e pela zona costeira de maneira integrada ocorreu apenas em meados do século XX. Até a década de 1960, as pesquisas científicas acerca de assuntos costeiros ocorria, conforme aponta R. Xavier (1994), em:

áreas isoladas de estudo, cuja especificidade de objetivos econômicos, sociais, geológicos ou biológicos impossibilitava uma visão geral de problemas que afetavam a zona costeira de modo amplo. A percepção gradual da necessidade de estudos integrados, principalmente na França e

nos Estados Unidos, no final da década de 1960, resultou na procura de um estado de referência para determinada área, que permitisse, com os conhecimentos necessários, a elaboração de um plano de gestão adequado às aptidões do meio, quando tal área fosse colocada à disposição de um administrador (XAVIER, 1994, p.10).

No Brasil, foi a partir das ações políticas acerca do mar territorial que avanços se fizeram no âmbito dos litorais. Alguns países, devido à imanente inferioridade bélica e tecnológica, se mobilizaram frente às Nações Unidas, de modo a garantir os recursos vivos e não vivos em suas plataformas e sob o espelho d'água correspondente. Ao descrever a Zona Costeira como propriedade nacional, cujo gerenciamento de modo adequado era fator importante de desenvolvimento econômico, o Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ECOSOC) disseminou uma concepção territorial aos usos do mar a partir da Cooperação Marinha (NAÇÕES UNIDAS, 1973). Considerava que as maneiras de exploração econômica dos recursos oceânicos tem ocorrido de modos setoriais sob as responsabilidades dos Estados Nacionais. Estes, passavam a ser incumbidos da preocupação em propor atividades ou modelos de manejo sobre os recursos oceânicos e costeiros, além da geração de bases de informação integrada (p.02).

No Brasil, as preocupações com o espaço litorâneo se oficializaram no âmbito da Marinha, mas somente em 1984 que a Política Marítima Nacional (PMN) foi instituída sob atribuição do Ministério de Relações Exteriores (XAVIER, 1994). Esta incumbência institucional permite compreender a relevância política externa ao tema em consonância aos avanços da Comissão das Nações Unidas para os Direitos do Mar (CNUDM). A política visava “garantir efetiva participação brasileira em todas as fases das atividades de pesquisa, exploração e exploração racional dos recursos do mar” (BRASIL³⁵ apud XAVIER, 1994) e, ainda, tinha como objetivos diversas frentes de atuação, no sentido de promover uma relação socioeconômica profícua com o mar. Pelo teor das estimativas, se reconhecia o distanciamento do país em relação ao seu grande potencial atlântico.

É num segundo momento que as políticas marítimas no Brasil tomam outra dimensão, em alinhamento aos países signatários da Agenda 21. Este documento dirigiu um capítulo específico para as áreas litorâneas, pontuando formas de gestão. O gerenciamento costeiro passaria a adquirir importância em âmbito nacional e internacional sob estruturas de governança mais adequadas, de modo a capacitar as diferentes escalas administrativas à

³⁵ BRASIL. Decreto 89.331, de 25 de janeiro de 1984, aprova a Política Marítima Nacional.

prover novos rumos às zonas costeiras. Estas, de maneira geral, sendo degradadas em todo o mundo (AGENDA 21, 1992).

A concepção sociopolítica da relevância ecossistêmica dos litorais passaria a se fortalecer a partir da elaboração da Agenda 21, que possuiu forte apelo ambientalista. De acordo com R. Xavier (1994, op. cit.):

As zonas costeiras são muito mais produtivas do que o mar aberto. A menor profundidade da camada d'água permite a penetração da luz solar, facilitando a renovação dos vegetais nos seus níveis mais baixos e, assim, o florescimento do fitoplâncton e a produção do zooplâncton que possibilitam a abundância das espécies marinhas. O papel dos estuários, dos marismas, dos manguezais, das lagoas costeiras, dos recifes de coral, das ilhas, entre outros ecossistemas é conhecido como garantia de produtividade e de diversidade biológica (XAVIER, 1994, p.08).

Sob esse contexto, se voltaram as atenções aos conflitos entre os principais setores de atividades, tais como a urbanização, indústria, serviços portuários, pesca, turismo entre outros. O Grupo de Trabalho do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (GT-IBAMA), em 1992, considerou que as alterações no litoral brasileiro, nos últimos anos, “se revelam como consequência de todo um processo de degradação ambiental que, a cada dia que passa, abrange maiores áreas do litoral brasileiro” (GT-IBAMA³⁶ apud. XAVIER, 1994, op.cit. p.11). Estava posta a gênese institucional do Gerenciamento Costeiro brasileiro enquanto política nacional, a que iremos retomar adiante.

Em tempos de atenção para as divulgações ufanistas do mar territorial brasileiro (Anexo I), somadas às divulgações das reservas de petróleo do Pré Sal, o atual quadro de urbanização litorânea no país atinge status de grave comprometimento socioambiental frente à exploração imobiliária das últimas décadas, ameaçando esta que é a principal região turística do país (YÁZIGI, 2009).

Dada a realidade das cidades litorâneas onde se manifesta de modo mais evidente os portos de lazer e considerado o problemático quadro de organização desses espaços, o planejamento territorial do turismo visa compreender a realidade para apontar possibilidades. A urbanização e o turismo são fenômenos intimamente relacionados e deveriam, urgentemente, ser objeto de maior intervenção pública (YÁZIGI, 2001).

A partir da busca pela integração desse subsistema náutico-turístico e social ao território, tendo como desafio modificar o quadro de alta seletividade que o caracteriza no

³⁶ GT-IBAMA. Documento elaborado por Grupo de trabalho composto pelas Diretorias do IBAMA, com o objetivo de apresentar análise e subsídios ao gerenciamento costeiro. IBAMA, Brasília, 1992.

Brasil, para tornar-se um vetor de novas dinâmicas sociais a esses espaços, ocasião de reorganização do território. Para tanto, resta teorizar acerca das relações entre tais instalações e as cidades turísticas litorâneas, território que tem deixado de ser vazio³⁷ para adquirir uma conflituosa composição de objetos urbanos em menos de um século de dinâmicas sociais.

A preocupação desta seção é desenvolver algumas correlações teóricas acerca da geografia, do litoral e do objeto de estudo. Elementos que possam sustentar as perspectivas necessárias para a compreensão do fenômeno em análise desde conceitos caros à geografia, a saber: sítio, paisagem e região.

4.4.1 O mar e a costa na geografia moderna

A posição da geografia em relação aos estudos do mar e do oceano tem sido influenciada pela própria acepção da história do pensamento geográfico, da evolução do meio técnico-científico e da especialização de outras disciplinas, tais como a astronomia, a oceanografia e a biologia. Se considerarmos os problemas associados aos usos do mar e a contribuição da geografia perante esses problemas, é possível perceber desajustes na capacidade de dar respostas ao espaço oceânico (SUAREZ DE VIVERO, 1979). Segundo N. Broc (1974), uma das principais dificuldades da geografia foi superar as restrições que o espaço habitado pelo homem, espaço ecúmeno, impunha à disciplina.

Assinalado por F. Ratzel (1907) como via, o espaço marítimo poderia ser tratado apenas pela geografia da circulação, uma vez que as tentativas de dominá-lo política e economicamente eram apenas efêmeras, abstratas. H. Mackinder (1942) vai adiante nessa concepção, atribuindo a um poder marítimo a condição de se contar com um poder de base territorial. Somente com M. Sorre (1954), o espaço marítimo passa a ser considerado como ecúmeno, pelo fato de os navios constituírem um acontecimento e possuírem uma significação geográfica muito importante, resolvendo a questão sobre as extensões oceânicas pertencerem ou não ao domínio antrópico (SUAREZ DE VIVERO, op. cit.). Iremos um pouco adiante nessa historicização do mar enquanto objeto geográfico ao atribuir-lhe usos: o espaço marítimo enquanto território usado. Um tema em aberto no rol de abordagens sistematizadas da geografia humana.

³⁷ Fazemos a menção a “território vazio” com base no trabalho, homônimo, de A. Corbin (1989). A obra explora ricamente o “despertar do desejo coletivo das praias”, como um fenômeno ocorrente no continente europeu a partir de meados do século XVIII (p. 65).

O debate sobre a validação e a metodologia de abordagem dos espaços costeiros na geografia teve longa duração durante os terços final do século XIX e inicial do século XX. Suarez de Vivero sintetizou essa questão, tendo como preocupação central o distanciamento da geografia (e dos geógrafos) dos estudos científicos dedicados ao mar. Este distanciamento refletiu-se nas décadas seguintes nos litorais. É na correlação do conceito de território que a geografia encontraria sua atuação nesses, até então, sítios.

Considerando o contexto litorâneo, podemos alegar que foi na funcionalidade portuária que o conhecimento geográfico se aprimorou. Isto se deu, no caso americano, pelos interesses coloniais a partir do século XVI, quando diferentes bandeiras disputavam as regalias oriundas do novo mundo e em tais empreitadas estava a estratégia de dominação dos locais de melhores condições de atracagem: os portos naturais (AB’SABER, 2006; HUTTER, 2005; STADEN, 2009).

A evolução da técnica fez com que os portos se modernizassem, tornando-se instalações que acompanharam a história. Nesse ínterim, não poderiam deixar de surgir novas demandas portuárias, as quais tornaram os portos especializados em razão de suas funcionalidades e complexidades logísticas. Tais funções comportam infraestruturas e atividades que compõem as longas cadeias produtivas inerentes aos rebatimentos territoriais, uma vez que ocasionam dinamização de bens, serviços e informação (GUSMÃO, 2010). Em suma, um porto está fortemente relacionado às cidades. Na atualidade, as principais classes de portos podem ser representadas pelos usos militar, operacional, comercial, de lazer e passageiros. Os chamados portos concentradores (Ibid.) seriam as principais estruturas de suporte da logística “a serviço da lógica global das multinacionais, que beneficia pouco o lugar onde se instalam” (MONIÉ; VIDAL³⁸ apud GUSMÃO, op. cit. p.24). Essas lógicas permitem apontamentos bastante significativos para o caso brasileiro, em que os portos atendem a lógicas estranhas, atuando como “territórios logísticos de escoamento” (BECKER³⁹, apud GUSMÃO, op. cit. p.24).

As considerações acerca dos sítios litorâneos partem da perspectiva da geografia física, como uma maneira de serem considerados aspectos das dinâmicas ambientais a partir dos fenômenos naturais. Há, portanto, um direcionamento, uma perspectiva. Para melhor

³⁸ MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. S. C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva.** Revista de Administração Pública, dez. 2006, vol. 40, n.6, p. 975-995. ISSN 0034-7612.

³⁹ BECKER, B. **Logística e Ordenamento Territorial.** Relato preparado como subsídio à elaboração da Política Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT), 2006.

compreender isso, definimos como perspectiva espacial a ser considerada algo próximo ao que Ab'Saber denomina “espaço total costeiro” (AB'SABER, 2006, p.79), complementada pelas contribuições conceituais a que P. Claval (2004) se refere como “paisagem de interface” (p.18)⁴⁰.

A partir das condições do sítio, o advento da modernidade e o aprimoramento das técnicas deixaram diversas “pistas abertas pela mudança de perspectivas que presidem o estudo geográfico das paisagens, a profundidade das alterações que neste aspecto nossa disciplina conheceu” (Ibid., p.71). A evolução epistemológica que ocorreu na geografia a partir das perspectivas inicialmente naturalistas até a disciplina que se atém à concretude das relações socioespaciais pode ser sintetizada, também, pela perspectiva da paisagem cultural:

Nossa seção ingenuamente selecionada da realidade, a paisagem, submete-se a múltiplas alterações. [...] Concerne a nós a importância que tem o sítio para o homem, e também as transformações que este impõe ao sítio. Em síntese, tratamos das interrelações do grupo, ou das culturas, com o sítio, tal como se exprime através das diversas paisagens da Terra. (SAUER⁴¹, *apud* CLAVAL, 2007, p.30)

A perspectiva espacial descritiva parte da apreensão do sítio enquanto suporte primário para compreender a lógica espacial dos portos de lazer enquanto estruturas construídas. Sabe-se que ocupam um espaço de interação entre o meio terrestre e o aquático. O sítio apropriado para a localização de um porto de lazer terá uma área de influência no sentido aquático e uma terrestre, por onde ocasiona uma dinâmica territorial. Ao localizarem-se nesses espaços, ocasionam perfis de fluxos de pessoas, dinheiro, tecnologia, informação, modificando a paisagem.

⁴⁰ P. Claval, em “A paisagem dos geógrafos” (2004), contextualiza as noções de paisagem com os respectivos contextos e as escolas de pensamento geográfico. Neste caso, atribui a A. V. Humboldt e E. Suess, a preocupação em explicar a fisionomia e as interfaces atmosfera/litosfera e hidrosfera.

⁴¹ SAUER, C. O. *The Morphology of Landscape*, 1925.

Figura 1 – Esquema do litoral

Perfil representando o sítio natural e alguns setores espaciais gerais da Zona Costeira, por onde se dão as normatizações. Em destaque a espacialidade de interferência direta dos portos de lazer, a saber: a zona terrestre de contato com a linha de base e a planície litorânea, onde crescem as cidades turísticas; a superfície subaquática e espelho d'água onde se instalam os equipamentos de apoio às operações portuárias e se concentram os fluxos de embarcações. A consideração do meio natural como condição primária das atividades náuticas é seguida de classificações normativas.

Fonte: Adaptado de UNEP – *Regional Seas*, 1995

O esquema acima representa essa perspectiva, através de um perfil genérico de litoral. Em destaque, as partes que sofrem interferência direta do fenômeno que analisamos. Muito embora esteja representado sem escala geométrica, o perfil pretende apenas tratar do que seria esse primeiro recorte espacial de estudo. Algo semelhante ao que D. Muehe (2009, p.427) propõe como limites espaciais de atuação da geografia marinha. Dessa forma, teremos um subespaço constituído predominantemente por corpo d'água e regulado por algumas normas náuticas de segurança e zoneamentos marítimos; e outro predominantemente emerso, normatizado pelo planejamento municipal e outros planos sobrepostos que se combinam para conferir os marcos regulatórios de uso e ocupação do solo.

A noção de sítio acrescenta algo ao que pretendemos demonstrar, de maneira introdutória, sobre condicionantes primárias da localização de marinas. Representa as implicações do meio natural⁴² à ocupação humana e, conseqüentemente, das atividades sociais.

⁴² Destacamos o meio *natural* seguindo a posição de M. Santos e M. Silveira em considerar tais espaços como *pré-técnicos*, ou seja, antes de conter um dado social. Pelo fato da “presença do homem já atribui um valor às

Para a abordagem desta pesquisa são consideradas as bordas litorâneas fisicamente favoráveis às operações elementares de navegação para o lazer. É fundamental partirmos dessa aptidão natural como fator inicial de tais operações. É importante, também, atrelarmos a paisagem às condições do sítio, especialmente quando nos referimos ao turismo (LOZATO-GIOTART, 1990). “Sem dúvida, as paisagens respondem ou devem responder a algumas motivações dos turistas que as contemplam ou utilizam”⁴³ (p.38). “É um elemento geográfico que possui um papel turístico mais ou menos ativo dentro do meio de acolhida” e relacionado ao sítio, este “um argumento de peso na promoção de um lugar turístico” (Ibid., p.40).

Na perspectiva do sítio e da paisagem, são consideráveis as vantagens do litoral brasileiro em relação a outros países do mundo. As condições de maré, correntes e ondas, na costa atlântica brasileira, são relativamente amenas se comparadas a outros litorais. Os chamados berços naturais, referentes às baías ou estuários, propiciam condições favoráveis à navegação de lazer. Não entrando no mérito da inquestionável importância ecossistêmica desses espaços, deve-se salientar essa constatação. As implicações ecológicas que se confrontam com o tema aparecerão adiante, mas não serão alvos de extensas discussões neste estudo. Para isso tomaremos como base as Leis ambientais como setor complexo imprescindível para o planejamento territorial.

4.4.2 Aspectos físico-naturais do litoral brasileiro

Para A. Ab’Saber (2006⁴⁴), em Fundamentos da Geomorfologia Costeira do Brasil Atlântico Inter e Subtropical, as abordagens conceituais e metodológicas para o espaço litorâneo partem da “óbvia constatação de que o litoral é a faixa de contato entre o mar e a terra, passou-se para níveis de consideração muito mais amplos”. Esta passagem sintetiza o avanço a propostas mais complexas os estudos espaciais sobre a costa. O autor alega ser condição de qualquer litoral no mundo as diferentes “combinações morfológicas, tectônicas, eustáticas, abrasivas e deposicionais [exigindo] a necessidade premente de realizar um

coisas” e que “toda ação [social] supõe uma técnica, a ideia de meio geográfico não pode ser desvinculada dessa noção de técnica. Daí o relativismo de denominações como *natural* e *pré-técnico*.” (2001, p.28)

⁴³ Livre Tradução.

⁴⁴ Utilizamos a versão do livro *Brasil: Paisagens de Exceção – o litoral e o pantanal mato-grossense patrimônios básicos*, muito embora a publicação original esteja em Revista Brasileira de Geomorfologia, 1 (1), p.27-43, 2000.

tratamento mais aprofundado dos fatores ou combinações de forças que respondem pela gênese da costa” (Ibid., p.79).

A compreensão dos aspectos físicos de um litoral deve ser considerada enquanto “espaço total costeiro”⁴⁵, onde as atuais paisagens naturais “podem ser considerado [...] uma herança de processos anteriores, remodelados pela dinâmica costeira hoje prevalecente”. As “zonas de contatos tríplexes: terra, mar e dinâmica climática [e] os ecossistemas” que são o litoral resultando em “uma parafernália de acidentes agrupados setor por setor” (Ibid., p.80). Para o autor, o litoral do país pode ser classificado em seis grandes setores geomorfológicos⁴⁶.

Embora a perspectiva central da síntese de Ab’ Saber seja embasada em abordagens geológicas e oceanográficas, o mesmo reconhece a importância dos registros cartográficos de interesse náutico (2006). As condicionantes físicas que interferem na existência das portos de lazer são, basicamente, as mesmas que influem na navegação: marés, regime de ondas, dinâmica dos bancos, costões rochosos. Trata-se de um conjunto de aspectos cada vez menos restritivos ao homem devido aos avanços tecnológicos na navegação, na previsão das condições climáticas, na segurança de embarcações e na construção de portos. Algumas marinas também utilizam tecnologias avançadas, sendo que os empecilhos naturais podem ou não se tornar fatores impeditivos para a existência dessas instalações nas margens das zonas costeiras⁴⁷.

Sob o ponto de vista das condições físicas na interface aquática e nos corpos d’água, a existência de trechos favoráveis à localização de portos de lazer na zona costeira brasileira é bastante considerável, sobretudo pela existência de ecossistemas costeiros como estuários,

⁴⁵ A perspectiva de totalidade utilizada pelo autor é diferente da perspectiva em que nos baseamos em relação ao espaço geográfico. Enquanto aquela abordagem desconsidera o homem, esta parte do fato que a sociedade é total, e por isso, o espaço é uma totalidade. Diferentes bases epistemológicas de uma mesma disciplina que não discutiremos, tão somente as contribuições da abordagem física como elemento indispensável para a compreensão do território.

⁴⁶ Muito embora existam algumas propostas de classificação do litoral brasileiro, “há um razoável consenso com relação aos limites adotados” (MUEHE, 1998, p.281). Embora tenhamos buscado em outras propostas, utilizamos a classificação por setores de Ab’Saber mencionada no presente texto para a representação cartográfica de nossa abordagem sobre a viabilidade de marinas no litoral brasileiro. Pequenas adaptações foram feitas nas delimitações: utilizamos a unidade territorial municipal para isto, enquanto a abordagem sugere zonas de transição, típica de classificações morfoclimáticas.

⁴⁷ Para ilustrar o exemplo de marinas situadas em locais onde os fatores oceanográficos podem ser considerados impeditivos, ver o exemplo da marina portuguesa de Porto Atlântico: www.marinaportoatlantico.net/

baías, lagoas, lagunas, deltas de grandes rios e ilhas oceânicas, constituindo-se, via de regra, em abrigos naturais. Entretanto, há zonas não favoráveis, como por exemplo praias expostas à ação de ondulações constantes, como as que vêm de Sudeste e do Sul; costões rochosos; zonas de baixa latitude, em que a variação da amplitude máxima de marés atinge níveis que superam oito metros (PENTEADO⁴⁸, apud AB'SABER, 2006) não sendo adequadas tais instalações.

4.4.3 A variável ecológica e a concepção ambiental

Um importante esclarecimento acerca do termo ambiente, que tem sido amplamente difundido em meios de comunicação, é seu posicionamento conceitual. Apresentado enquanto objeto de estudos geográficos será discutido sob a perspectiva territorial. Sem tal discernimento acerca do assunto, a chamada questão ambiental poderá se tornar veículo de perpetuação de dualidades a serviço de interesses predominantes: metáforas do capitalismo no dizer de M. A. A. de Souza (s/d).

O meio ambiente representa um conceito político, uma conjugação que sob a ótica da geografia pode ser analisada na separação dos termos: meio e ambiente. O primeiro, para a disciplina, trata-se de um “meio técnico-científico-informacional que tende a se superpor, ainda que diferentemente, ao meio geográfico” (SANTOS, 2008b, p.133). Por sua vez, ambiente significa relação. Envolvimento e interação no espaço. Concepção que tenha como sujeito a sociedade e suas relações em uma delimitação de área mais restrita, ou localizada, a qual será retomada mais adiante, no item 4.6.2. Em ambas as perspectivas, a de meio e a de ambiente, para a geografia, a variável ecológica é imprescindível para a compreensão espacial.

Pelo caráter de recurso do meio natural que sustenta a racionalidade técnica e permeia os discursos produtivos e normativos, o meio passou a ser técnico, científico e informacional, onde a racionalidade dominante é objeto de análise na compreensão de uma organização territorial. Por conduzir os discursos a serviço de interesses, muitas vezes estranhos em suas origens, ainda que institucionalizados localmente sob a forma de organismos paliativos, tais como ONGs, OSCIPs e Fundações, o meio ambiente adquire, hoje, forte apelo discursivo, por

⁴⁸ PENTEADO, A. R. O Atlântico Sul. In: AZEVEDO, A. *Brasil, a Terra e o Homem I: as bases físicas*, 1962.

isso é político. É através da compreensão, tanto de meio, como de ambiente que podemos ampliar o entendimento de um objeto geográfico. Por sua vez, convincente em aparência e complexo em essência, o meio ambiente mereça análises desde perspectivas científicas plurais. Resta, em decorrência disto desvendar todo o aparato criado e fortalecido sobre os jovens conceitos de sustentabilidade e ecodesenvolvimento, que vem trazendo mudanças de paradigmas à sociedade, em poucas décadas (SOUZA, op. cit..).

Por isso o papel do planejamento do e para o território, que é o espaço historicizado de todos, inteligível enquanto totalidade em movimento e repleto de contradições. Para isto, não se pode abrir mão das tecnologias de informação, de gestão, de monitoramento sob o ponto de vista intersetorial dentro da complexidade que é a temática ecológica a partir do espaço como instância social, tal como a cultura, a economia e a política (SANTOS, 2008d).

No que diz respeito à legislação brasileira para o litoral, é mister a menção e análise sobre o instrumento de gerenciamento costeiro⁴⁹ como mecanismo de sistematização e de avanço normativo para estes espaços. Por sua origem, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), faz notar a influência das políticas de preservação ecológica, visto de sua gênese ter partido da Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA) e Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM). Mérito para a preocupação ecológica. O âmbito normativo exprime uma posição coletiva sobre os usos dos recursos naturais e de empobrecimento da biodiversidade. No entanto, esse conjunto de diretrizes oficiais, em sua complexidade, pode ser apropriado pelas ações de agentes descomprometidos com a chamada causa ambiental.

Seja pelo viés economicista ou midiático, o meio ambiente e algumas derivações se revelam discursos de grande poder persuasivo. Assim, diferentes personagens, tais como empresas, instituições, produtos entre outros se utilizam de um discurso de aparência que justifique seus fins. Por não se aterem a algumas categorias em suas essências, apontam para posicionamentos segmentados, sob o risco de caírem na vala ideológica. Nesta perspectiva crítica, tentaremos contribuir com a concepção que assumimos de meio e ambiente enquanto conceitos aderentes ao de espaço geográfico. Portanto, o meio ambiente será abordado enquanto pauta política, pelo qual sejam discutidos os instrumentos de planejamento territorial.

⁴⁹ Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (BRASIL, 1998).

4.4.3.1 Meio ambiente e a política territorial litorânea no Brasil

Tida como a região de maior importância desta tese, buscamos problematizar a Zona Costeira enquanto território politicamente delimitado para fins de planejamento. Nesses termos, e mesmo com a atualização do PNGC, vimos resultarem embates destituídos de uma base conceitual territorial à região. Esta passa a fazer parte de uma lógica política de fluxos, cujas normatizações são transferidas para dimensões estaduais e municipais, até barrar em rodadas participativas. Neste fluxo há um distanciamento técnico e o comprometimento das próprias diretrizes do objeto do plano nacional.

Importantes organismos estão envolvidos na questão ecológica de espaços litorâneos no Brasil. No entanto, a impressão é que todos os avanços nas análises e diagnósticos apenas tangenciam uma proposta sobre a base material de ação através de políticas: o que exigiria uma concepção matricial de território usado. Nesse rol, destacam-se as ações da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica (RBMA). Trata-se de um movimento de grande valia para a manutenção dos resquícios ecológicos da Mata Atlântica nacional. O mérito maior deste movimento é gerar informações atualizadas e precisas e mobilizar diferentes grupos sociais, sobretudo organizações e setores de instituições e de governança em prol da preocupação com a conservação do bioma Mata Atlântica. Prover, assim, um sistema de gestão e mobilização para assuntos conservacionistas e estar atuando em diferentes escalas de poder, promovendo interlocuções entre organismos internacionais e locais.

Tal ativismo, no entanto, carece de aceções sobre a realidade espacial, que é diferente de uma utopia ecológica. Envolve contradições e possibilidades, através de inúmeros usos do território sustentados por outras tantas intencionalidades. Analisando alguns dos textos, verificamos a pretensão da RBMA de que o território seja de propriedade sua, o que incita preocupações conceituais a serem readequadas em suas revisões plurianuais, pois reduz as complexas coexistências sociais no espaço a um pretensionismo conservacionista.

Seria adequado revisar as bases conceituais no campo da geografia, para então cumprir o papel de fiscalizador e congregador de rodadas de participação nos diferentes territórios de atuação e suas configurações. Por isso, entre outros, consideramos de suma importância algumas discussões, em nível científico, de conceitos que protagonizam tal movimento, e seus equivalentes. É o caso dos termos ecologia e ambiente. O ambientalismo

ideológico pode se tornar uma vala comum, onde grandes possibilidades não avancem a um maior grau de êxito. A questão ambiental não pode ser isolada da questão social, nem mesmo sustentar preocupações pretensamente sociais restritas à grupos emblemáticos, como quilombolas, caiçaras e indígenas, uma vez que o problema social parte da pobreza, insalubridade e analfabetismo. Estes, por sua vez, estão concentrados em grandes centros urbanos e seus arredores.

Não restringindo esta passagem somente à crítica, consideramos que algumas mudanças conjunturais constituem-se em méritos da RBMA na defesa de ecossistemas costeiros associados à Mata Atlântica, tais como áreas de manguezais, dunas, restingas, costões e outros. Na fase VI do programa, em seu último ano, um dos objetivos é “detalhar e padronizar a inclusão de áreas costeiras e marinhas na RBMA” (UNESCO/MAB, 2009, p. 38) o que demonstra estar por vir uma ênfase aos espaços litorâneos. Ao recomendar a revisão sobre tais áreas, o Conselho Nacional da RBMA bem define que se evite considerar áreas marinhas como zonas núcleo, que corresponde à maior classe de proteção, equivalente à Unidade de Conservação de Proteção Integral. Por este aspecto, a evolução da Fase V (2002) para a Fase VI (2008) demonstra maior maleabilidade na tipologia de zonas referentes à Zona Costeira. De acordo com esta tendência, os núcleos ficam mais isolados, enquanto as zonas de amortecimento se expandem.

As proposições de zoneamento ambiental vem marcando o planejamento do espaço litorâneo brasileiro. Trata-se de um embate com que a sociedade contemporânea se depara, uma vez que é preciso chegar a consensos para a vida coletiva sem cair nas valas comuns. Estes, sejam espontâneos ou provocados, devem encarar suas próprias contradições de modo a terem em conta quais os seus papéis na combinação de interesses, nem sempre nítidos. Compatibilizar as atividades antrópicas com os recursos naturais implica no desafio de planejamento para o estabelecimento, cada vez mais detalhado, de critérios para os zoneamentos e incumbências aos respectivos órgãos de gestão para fiscalizações e mitigações.

O que se torna imprescindível, de acordo com a nossa linha de argumentação, é que o meio seja compreendido como uma evolução das relações entre sociedade e natureza. Hoje, imprimindo grande complexidade na abordagem do espaço enquanto meio geográfico. Se deixarmos de considerar a realidade materializada, tal como está dada, estaremos distanciando de caminhos de reorganização do território. Por outro lado, evitar as vias de

compreensão sobre as diferentes atividades de ampla demanda no presente, é negar avanços aos preceitos menos degradantes de usos do território.

O desatendimento à costa atlântica por uma política territorial comum, ainda que tenha sido reconhecido no início da década de 1990, resultando no Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, não alcançou melhores transformações nos padrões de urbanização litorânea. Sem uma base conceitual espacial, acabou por ser conduzido por uma base ideológica, afirmando dualidades entre setores. Em partes constatado pelo Plano de Ação Federal para a Zona Costeira, em 2004, essa realidade não sofreu alterações. Um paradoxo instaurado à questão ambiental, ainda distante de propor agendas e normatizações a fenômenos, relativamente simples, como os portos de lazer. Ainda que hajam avanços, estes tem sido lentos, isolados ou espontâneos, como por exemplo o programa Bandeira Azul e Reserva da Biosfera da Mata Atlântica.

4.4.4 Normas e instrumentos de controle e prevenção de impactos ecológicos

Por buscar na relação entre as marinas e o território um importante sentido turístico para o litoral, este trabalho não se encerra na condenação ecológica ocasionadas por essas instalações. Cientes dos impactos ocasionados por essas instalações, a exemplo das atividades portuárias em geral (CARVALHO; JR; CAVALARI JR; BIROLO, 2008), argumentamos a importância de convergirem uma postura política e do uso de tecnologias como principais mecanismos para o cumprimento de normas que se voltem ao tema. Sejam oficiais, ou por meio de programas e certificações. É importante notar que, tecnicamente resolvidos, os problemas passam a ser políticos, sob o ponto de vista do planejamento. Temas como os transportes, a urbanização, a geração de energia, as atividades agropecuárias e outras formas de extrativismo se destacam na origem dos principais conflitos existentes entre sociedade e meio ecológico e avançam em critérios de manejo. O fato é que tratar isoladamente os subespaços ecológicos não atende à totalidade do espaço, uma das principais premissas teórico-metodológicas em que nos baseamos.

As demandas do mundo, atualmente, muitas vezes ficam cegas à importância dos recursos naturais enquanto fonte de qualidade de vida. Uma concepção política passou a surgir em âmbito mundial para reverter esse grave caminho de deterioração em escala dos ecossistemas em suas origens. A Agenda 21 pode ser considerada um dos marcos nesse

processo. No Brasil, muito embora já existam leis voltadas à questão dos recursos naturais, em especial às florestas e à água, é veemente a dificuldade com que se busca a conciliação de atividades, hoje econômicas, e os resquícios de natureza ainda preservados.

Para a organização do território são importantes as normas em nível nacional que partem da ideia de meio ambiente para institucionalizar a questão ecológica no país. Neste contexto destacam-se a Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA) e o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC). No âmbito das normas, regem a temática de modo a cumprir exigências territoriais ecológicas. Através do Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) os embates entre questão ambiental e uso do território possuem via técnica de ação. A figura do ZEE surge num contexto de movimentos sociais críticos ao processo de degradação dos ecossistemas naturais nacionais. Um mecanismo de viabilização por um ordenamento mais criterioso do território, buscando estabelecer uma linguagem menos dual entre posicionamentos comumente tidos como radicais, tanto do ponto de vista dos movimentos ambientalistas, como do viés economicista. Partindo da configuração territorial, ou seja, da realidade em que se encontra o grave quadro de desmatamentos no país, o ZEE tem se caracterizado como paradigma para o estabelecimento de critérios minuciosamente monitorados sobre as modificações no espaço geográfico.

As áreas protegidas são contempladas pelo sistema de espaços territoriais sob a perspectiva da conservação ou preservação de recursos naturais e/ou culturais no Brasil (MEDEIROS, 2006). Tais áreas envolvem, deste modo, diferentes tipos de territórios voltados ao atendimento da questão ambiental, que é composta por uma variedade de instrumentos que tem evoluído no país por todo o período republicano (Ibid.).

A Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000, regulamenta o artigo 225 da Constituição Federal e institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC). Dentre as atribuições gerais desta Lei, “estabelece critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação (BRASIL, 2000, s/p). Desde a instituição do SNUC as áreas protegidas ocasionaram, por um lado, avanços de um sistema único de instrumentalização para a legislação brasileira, por outro, incorreram no reducionismo comumente atribuído a elas como um todo (MEDEIROS, 2006).

Embora na maioria dos países os termos áreas protegidas e unidades de conservação sejam sinônimos, no Brasil eles apresentam distinções importantes. Áreas naturais protegidas são todas aquelas assim determinadas por lei, como margens de rios, topos de morros,

encostas íngremes, reservas legais das propriedades e também as unidades de conservação (MILANO, 2001). Já unidades de conservação são todas as áreas protegidas que possuem regras próprias de uso e de manejo, com a finalidade própria de preservação e proteção de espécies vegetais ou animais, de tradições culturais, de belezas paisagísticas ou de fontes científicas, dependendo da categoria em que se enquadram (SCHENINI, 2004). Segundo a Fundação Pró-Natureza (FUNATURA, 1989), podem ser definidas como porções territoriais com características naturais de relevante valor, de domínio público ou propriedades privadas, legalmente instituídas, com objetivos e limites definidos, às quais se aplicam regimes especiais de administração e garantias de proteção.

Vários países do mundo adotam a criação de unidades de conservação como mecanismo fundamental para assegurar a manutenção da qualidade ambiental e a proteção da diversidade biológica. No Brasil, a criação do primeiro parque nacional deu-se somente em 1937, na época município de Resende, com o propósito de incentivar a pesquisa científica e oferecer lazer às populações urbanas. Com a promulgação da Lei do SNUC - Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (BRASIL, 2000) as unidades de conservação ficaram organizadas em dois grupos: as de proteção integral e as de uso sustentável. Na primeira categoria o objetivo básico é a proteção da natureza, admitindo-se o uso restrito dos recursos naturais (visitação, pesquisa científica e educação ambiental). Nas unidades de conservação de uso sustentável objetiva-se compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável dos recursos naturais (extrativismo, coleta e manejo ambiental).

Com a definição das categorias das unidades de conservação, o SNUC passou a ter caráter multifuncional, pois, segundo o item XIII do artigo 5º, diferentes níveis de intervenção são permitidos, integrando atividades de preservação, uso sustentável (como o turismo), restauração e recuperação dos ecossistemas (BRASIL, op. cit.). A partir da existência de diversas classes de manejo, a solução para os problemas de conservação da diversidade biológica e para o acesso aos recursos naturais tornou-se mais flexível, dispondo-se de diferentes instrumentos para adequar a conservação com as necessidades e a realidade do local.

No que tange a Zona Costeira brasileira, é importante salientar que a origem do PNGC foi de políticas advindas dos setores ecológicos (PNMA e PNRM), conforme será visto adiante. Para o Banco Mundial, em relatório consonante a esta preocupação no âmbito

internacional, o litoral do país obteve um zoneamento de áreas prioritárias a serem preservadas. É importante levar em conta, que no âmbito internacional ocorrem mecanismos financeiros na interferência de políticas ambientais (THÉRY & MELLO, 2008). Exemplos de mecanismos globais são o *Man and Biosphere* (MAB), cujo atrelamento da RBMA é um exemplo, e o *Global Environmental Facilities* (GEF), que ressaltam “uma condição de forte interrelação entre o internacional e as políticas nacionais” (p. 19). A figura 2 apresenta uma proposta de mapeamento de áreas prioritárias para a conservação da biodiversidade, por um desses instrumentos internacionais.

Figura 2 – Zonas marítimo-costeiras prioritárias para conservação no Brasil

Áreas marítimo-costeiras prioritárias para a conservação da biodiversidade e desenvolvimento sustentável no Brasil com base em estudos internacionais.

Fonte: Adaptado de *The World Bank*, 2006

O instrumento legal que exige estudos prévios de previsão de impactos ambientais referentes a um empreendimento é a exigência do Licenciamento Ambiental, mediante Resolução CONAMA Nº 237 de 19/12/1997 (BRASIL, 1997). Os Estudos de Impacto Ambiental, seguidos de Relatórios de Impacto sobre o Meio Ambiente devem oferecer detalhadamente os diferentes danos e as mitigações de uma instalação como uma marina. Este instrumento prevê as alterações ocasionadas pelo empreendimento em diferentes escalas, denominadas áreas de influência, e sob as dimensões socioeconômicas, bióticas e abióticas. O licenciamento prevê um conjunto de procedimentos a serem cumpridos ao longo da implantação e operação do empreendimento e é conduzido pelos órgãos ambientais atuantes no Sistema Nacional de Meio Ambiente, os quais devem estar fiscalizando e conduzindo as audiências públicas e as discussões e tomadas de decisão sobre as atividades danosas ao espaço geográfico, especialmente ao meio natural.

No caso das instalações portuárias, os impactos ecológicos são diretamente relacionados aos tipos de atividades realizadas no meio em que se inserem. Não é coerente comparar uma estrutura náutica de lazer com um grande porto comercial. Ainda assim, tais impactos podem ser minimizados, uma vez que haja fiscalização e serviços de gerenciamento, tratamento, coleta e destinação de resíduos por parte dos órgãos locais e regionais, em parceria com os interessados. Quanto aos impactos no fundo marinho, é importante verificar a dinâmica de cada ponto específico, dada a complexidade da dinâmica com relação à movimentação de sedimentos e aspectos ecológicos. Existem soluções e tecnologias à disposição dos portos de lazer, como píeres flutuantes ou molhes artificiais⁵⁰, que diminuem sensivelmente os impactos de fundo. Resta saber se, no Brasil, tais inovações passarão a ser sistematicamente cobradas nos processos de licenciamento e operação de marinas. Uma especificidade técnica a compor as diretrizes territoriais litorâneas voltadas à matéria, se um dia existirem.

Em relação aos resíduos gerados em atividades específicas relacionadas à náutica, os portos de lazer podem se constituir em espaços de ação para um adequado manejo dos diferentes poluentes. As embarcações possuem características próprias em suas operações de

⁵⁰ Referente à molhes artificiais, cabe apontar o exemplo utilizado pela Marina Verolme, em Angra dos Reis, que enfileira pneus inutilizáveis no fundo oceânico, formando uma barreira que não impede o fluxo das correntes e permite a formação de ecossistemas. Trata-se de um tema, ainda, bastante polêmico no país, onde possíveis soluções de corais artificiais para fins biológicos, sedimentares e oceanográficos poderiam se configurar em técnicas de otimização e aproveitamento dos recursos do mar.

rotina que envolvem resíduos tóxicos altamente danosos ao meio natural, em especial às águas. E. P. Mora (2000) denomina essas instalações de “pequenos produtores de resíduos perigosos” (p.145), e sistematiza as responsabilidades dos usuários e produtores em relação às agências fiscalizadoras locais. Vai além, ao classificar diferentes grupos de poluentes existentes em instalações náuticas, sendo uma preocupação em busca de solucionamentos técnicos e políticos.

O Programa Bandeira Azul é uma referência mundialmente conhecida no assunto de gestão ambiental em portos de lazer. Desde 1986, a iniciativa tem ganhado adeptos, sendo considerado um vetor altamente importante e sério na adequação das estruturas e práticas em instalações portuárias. Muito embora tenha assumido o protagonismo na certificação de marinas e praias, o Programa ainda carece de uma sistematização institucional e de trabalho que amplie sua importância no Brasil. Trata-se de uma iniciativa intermediada pela ONG Instituto Ambiental Ratonés, que tem difundido os trabalhos desse grupo internacional pelo litoral brasileiro. Entretanto, ainda há muito a avançar neste programa, que requer uma vontade política, acima de tudo, mas também um conhecimento mais aprofundado sobre as reais condições brasileiras ao tema.

A metodologia do Programa Bandeira Azul é bastante minuciosa e, não se restringe a apenas exigências de gestão ambiental, mas também considera as áreas de sensibilização e educação ambiental, segurança e serviços. Algumas características podem ser consideradas bastante fortuitas no estabelecimento de avanços normativos específicos ao tema das marinas, tais quais: as operações náuticas devem estar bem delimitadas em relação a qualquer complexo em que se insira a marina; a obtenção da certificação requer pré-avaliações e etapas de cadastramento como requisito para se tornarem marinas-piloto; o programa também atua em marinas públicas; exige-se um Código de Conduta de fácil acesso para cada marina; e, um dos mais significativos no alinhamento às políticas territoriais e órgãos oficiais, que é a exigência de uma série de autorizações legais, alvarás de funcionamento, licenças ambientais e demais requisitos por parte das instituições fiscalizadoras nas diferentes instâncias do Poder Público (BLUEFLAG/RATONES, 2007).

Quanto às práticas náuticas, as diligências da Diretoria de Portos e Costas⁵¹, que orientam as “*Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou*

⁵¹ Diretoria de Portos e Costas (DPC) é uma organização de autoridade marítima no país, subordinada à Marinha do Brasil.

Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas” (BRASIL, 2004, p.01), também conhecidas como NORMAM-03, complementam a legislação vigente para o assunto e, ainda, orientam aspectos de zoneamento⁵² com vistas a prover a segurança do tráfego de embarcações. Dispõem, ainda, sobre águas de lastro e outros assuntos correlatos, através das NORMAM-20 (BRASIL, 2008)⁵³.

4.4.5 Políticas de turismo na Zona Costeira

Enquanto possibilidade para as atuais configurações litorâneas, a reorganização do território contempla ações que precisam ser constantemente reelaboradas. O planejamento, assim como o turismo e outras disciplinas que também trabalham com sistemas - tais como a história, a sociologia e a geografia - deve levar em conta essas premissas metodológicas. Vale considerar outras peculiaridades de abordagem a que se refere E. Yázigi (2009) quando denuncia a “vertigem técnica” atribuída ao turismo no Brasil (p.36), ou J. S. Filho (2008) ao denunciar as posturas políticas com relação ao turismo no Brasil em sua história recente. Ora como bandeira política, ora como escudo a proteger a imagem do Estado, a exemplo da criação do Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur) pelos militares, as políticas públicas de turismo ainda representam descaso e desrespeito ao brasileiro entre outras razões pela não consideração de uma visão de totalidade ao turismo (YÁZIGI, 2009) e pela submissão à estrutura burocrática do aparelho de Estado (SANTOS FILHO, 2008)

A Zona Costeira, que é assumidamente uma das prioritárias para o planejamento no país, torna perceptível a necessidade de medidas renovadas de planejamento, uma vez que se consolida por uma “revalorização geopolítica” (BECKER, 1995, p.05). Essa questão remete à reafirmação da autoridade federal sobre normatizações subnacionais, uma vez que a descentralização pretendida⁵⁴ põe em risco aquilo que B. Becker havia precavido, no

⁵² Portaria N°17/DPC, de 28 de fevereiro de 2007.

⁵³ Outras Leis que consideram os impactos ambientais gerados por marinas, ainda que abranjam outros tipos de portos e embarcações/plataformas, são a Lei do óleo e outras substâncias nocivas” - Lei Federal N° 9.966 de 28/04/2000 e o Plano de Emergência Individual - Resolução CONAMA N° 398 de 11/06/2008.

⁵⁴ Tal fato se refere ao Projeto Orla, que demonstra fragilidades ao generalizar a necessidade de descentralização de políticas públicas para esses espaços. Segundo sua própria definição é “uma estratégia de descentralização de políticas públicas, enfocando [...] a Orla Marítima” (BRASIL, 2002, p.05).

“Levantamento e Avaliação da Política Federal de Turismo e seu Impacto na Região Costeira” (BRASIL, 1995), podendo levar às seguintes consequências:

Conflitos e ambiguidades das políticas federais; confusão jurídica quanto à definição entre esferas de governo; competição regional, a partir da iniciativa dos governos estaduais; várias iniciativas espontâneas dos múltiplos atores; e, por último, a omissão da preocupação social e ambiental das iniciativas (BRASIL, 1995, p.45)

Em relação às políticas oficiais de turismo no Brasil, entendemos que um tratamento profícuo passe, necessariamente, pela conjugação deste fenômeno com o conceito de território (BECKER, 1996; YÁZIGI, 2009). Apesar do reconhecimento das potencialidades do turismo em relação à dinamização econômica, é mister a condição marginalizada em que se encontra no âmbito da gestão pública (FERREIRA; GOMES, 2011). Este embate institucional (que também pode ser questionado em termos teórico-epistêmicos⁵⁵), permite que acompanhem, repetidamente, o turismo enquanto cabedal político, “servindo de moeda de troca nas composições políticas das bases de governo” (BENI, 2006, p.22) e econômico, distanciando-o de sua condição real e concreta nas dinâmicas sociais do presente. A posição desencontrada do turismo enquanto fenômeno transversal na sociedade tem sido, aos poucos, assimilada por perspectivas que associem organização e planejamento do território.

Em face dessa aproximação conceitual, as políticas públicas de turismo no Brasil analisadas em seu histórico recente desde a escala nacional, tiveram expressiva aproximação dos eventos políticos de teor ecológico (Política Nacional de Meio Ambiente, em 1981 e a Conferência Eco-92). Surgiria o Plano Nacional de Turismo, ainda no governo Collor (1990-1992). Após o impeachment, foi criado o Programa Nacional de Municipalização do Turismo, que visava à descentralização da gestão do turismo, permitindo alguns avanços em termos das políticas de turismo no país, embora não sustentando maiores avanços práticos (FERREIRA; GOMES, 2011).

No governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), o turismo adquiriu uma face institucional mais importante, ainda que “com fortes aspirações neoliberais” tendo atribuições iniciadas em escala estadual e municipal (Ibid. p.52). Para o governo Lula (2003-2010), com a criação do Ministério de Turismo (2003) e uma nova política para o tema, surgiram duas

⁵⁵ Discussões acerca da epistemologia do turismo podem ser encontradas em alguns autores mundo afora. Não sendo objeto desta pesquisa, não aprofundaremos esta discussão, apenas reconhecendo a necessidade de amadurecimento teórico dentro deste campo de pesquisa.

novas versões para o Plano Nacional de Turismo: 2003 e 2007 (BRASIL, . A primeira, intitulada “Diretrizes, metas e programas” teve como principal resultado o Programa de Regionalização do Turismo. A segunda versão (2007-2010), intitulada “Uma viagem de inclusão”, com aspectos de continuidade do plano anterior e “tributário do Programa de Aceleração do Crescimento” (Ibid., p.52).

A intenção de desconcentração espacial do turismo ao longo das regiões brasileiras, a saber, a interiorização do turismo no país, passou a ser uma meta. A concentração desse fenômeno no litoral brasileiro passou a revertida, através da criação, divulgação e qualificação dos “Roteiros do Brasil”. Tal *litoralização* em que resultou o turismo no Brasil implica em importantes aspectos de organização do território para nossa pesquisa, mesmo porque a mudança de enfoque para o interior, por mais que se faça de maneira legitimada e necessária, não pode eximir a zona costeira de seguir com projetos, programas e ações para o turismo. Neste sentido, sugerimos a verificação da ausência institucional do turismo para o litoral brasileiro atualmente, uma vez que há problemas ligados ao turismo que precisam de novas sistematizações e teorizações para o vislumbrar de cidades litorâneas reorganizadas.

É notória a carência, por parte de muitos municípios, de condições para atingir os objetivos colocados pelos programas e projetos centralizados⁵⁶. Essa mão dupla do planejamento deve passar por entendimentos técnicos que supram diferentes lacunas que, por sua vez, resultam de diferentes fenômenos territoriais. Ao final, constituir uma prática de planejamento que contribua com os atuais instrumentos, em prol da “desejável legislação de interesse comum” para a região litorânea (YÁZIGI, 2009, p.129). De acordo com esta perspectiva, é necessário que se atendam as questões internas aos municípios, mas com uma sintonia que extrapole para a região, especialmente em se tratando do turismo, sob suas diferentes manifestações.

Dispor de bases conceituais que sustentem diretrizes regulamentadoras e incentivadoras, passa pela necessidade de desmistificação das atividades náuticas, no caso brasileiro consideradas politicamente supérfluas (MOURA, 2008) ou socialmente excludentes. Sob esta afirmação, implica apontar a relação entre o aspecto simbólico e o discurso de exclusão social ou segregação espacial intrínsecos ao turismo náutico no Brasil⁵⁷.

⁵⁶Idem.

⁵⁷ Um cuidado e uma crítica a, não poucas, linhas de pensamento acadêmico no país. A respeito do exaustivo discurso de exclusão social, supostamente conjugado a marinas, não pretendemos desenvolver maiores debates, sob o risco de cair na cômoda narrativa sobre as culpas do sistema.

Uma vez que a exclusão social também pode (e precisa) ser encarada a partir da inserção pelo trabalho, é nivelando aquelas parcelas da sociedade que se mostrarem interessadas e engajadas em ascender que daremos importância a elas, por meio de incentivos produtivos e, principalmente qualificação de mão de obra. Através de programas de educação e oportunidade de trabalho que se manifestam no território. Consequentemente, de aprimoramento técnico e da criatividade; possíveis desde que haja mobilização institucional direcionada às oportunidades reais e/ou latentes do território, por meio das quais entendemos ser o turismo náutico.

4.5 A interesclaridade na interpretação do fenômeno

Atendo-nos às expressões espaciais úteis à análise consideramos, com I. E. de Castro (1993, p.59), que “a escala não existe como medida, porque ela não fragmenta, mas, pelo contrário, integra”. Separamos em dois grupos as representações escalares que serão consideradas para as análises. Num primeiro momento, aquelas que operam oficialmente, em nível administrativo, no território. Em seguida, aquelas que “conferem sentido ao real percebido porque informam a realidade que nele existe” (Ibid.), no caso se referindo às marinas na organização do território. De modo que a compreensão desse objeto não deve se restringir a um único recorte analítico.

Lidar com a coexistência e multiplicidade de escalas é concordar que são as diversas perspectivas que permitem arguciosa análise de um fenômeno espacial. Nas palavras de L. O. Machado (1995):

Se a visão microscópica – que nos permite entrever os detalhes da organização local através dos tempos – é essencial para captar a complexidade da vida social e territorial, essa organização só pode ser entendida quando complementada por uma visão macroscópica, isto é, pelo estudo das relações do lugar com o espaço geográfico bem mais amplo onde está inserido (MACHADO, 1995, s/p).

Trata-se de uma preocupação metodológica matricial ao objeto geográfico, em que ambas as abordagens vêm a sustentar a ideia de que a categoria de análise deva ser suscetível de um tratamento que “dê conta da multiplicidade e da diversidade de situações e de processos” (SANTOS, 1996, p.64). Neste sentido, regional e local se interpenetram como abstrações da organização do território.

A relação interescalar de abordagem caracteriza a discussão conceitual, sendo um campo metodológico em aberto na geografia (CORRÊA, 2010). É na não dualidade entre as diferentes acepções de escala –formas de representação, construção social, metodologia e conceito –, que a interescalaridade é compreendida e proposta nesta tese. Concordando com o autor, reiteramos que “a operação escalar não introduz essa visão deformada, geradora de dicotomias, mas ao contrário, ressalta as ricas possibilidades de se analisar o mundo real [...] em níveis conceituais complementares” (Id., 2003, p.136). São as conexões que se fizerem possíveis identificar entre as escalas, sejam conceituais ou espaciais, que “contribuem para dar unidade à análise geográfica” (Ibid., p.136).

Pelo tratamento interescalar não se excluem as abordagens da cartografia e da paisagem, muito embora não sejam conceitos centrais em nossa metodologia. A noção de conceitos que deem conta da abstração do objeto analisado deve considerar essa multiplicação de perspectivas, que Y. Lacoste (2010) considera a “proliferação das representações espaciais pela multiplicação das preocupações concernentes ao espaço” (p.48).

Vale, ainda, ressaltar a dinamicidade do espaço rompendo com a estaticidade contida na noção de espacialidade. Estas seriam retratos estáticos de um dado fenômeno, “um momento das relações sociais geografizadas [...] sobre um determinado arranjo espacial” (SANTOS, 1997, p.73). O espaço, por sua vez, como já vimos anteriormente, implica no processo, uma constante transformação da “soma e da síntese [...] da paisagem com a sociedade” (Ibid. p.74). Além da dinâmica, consideraremos a complexidade do espaço, partindo dos aspectos físicos aos políticos, passando pelas manifestações populacionais, tecnológicas e econômicas.

A noção de escala que está aqui em questão não é a escala cartográfica/instrumental, e sim a geográfica, territorial. Como forma de aprofundamento desse referencial teórico, pretendemos estabelecer o conceito de escala numa perspectiva da geografia política – uma vez que o planejamento é um instrumento da política. De acordo com I. E. Castro (2009) “é na relação entre a política e o território que se define o campo da geografia política”. Para esta autora, “a perspectiva das escalas dos fenômenos permite organizar os campos da geografia, ampliando seu escopo”, apontando para a importância da interescalaridade como consideração específica e articulação necessária, imprescindíveis para o campo político (p.40 *sqq*).

A respeito da forma física, por exemplo, K. Lynch (2010) separa as escalas do local de trabalho ou do bairro, onde a forma é qualidade de vida. Na cidade, região e país, considerações econômicas e sociais são mais importantes (Id. Ibid.). No propósito de representar diferentes repercussões territoriais, tais escalas recebem, a partir dos objetos centrais deste estudo, diferentes encaminhamentos metodológicos. As escalas de nível administrativo dizem respeito às delimitações oficialmente reconhecidas de divisão territorial, onde atuam instrumentos e mecanismos de planejamento, gestão e dinâmicas sociais. Já as escalas do fenômeno são frutos da própria análise que temos feito e, por isso mesmo, aparecem nesta seção enquanto aparato teórico metodológico, para voltar em discussão dos resultados sob a forma de produto da pesquisa.

4.5.1 Escalas político-administrativas

As divisões político-administrativas reconhecidas federativamente no Brasil são a nacional, a estadual e a municipal, indissociáveis e sobrepostas e politicamente regidas por instrumentos. Trata-se das “três dimensões que o federalismo brasileiro aceita legalmente” (CATAIA, 2010, s/p). Nelas estão os diplomas de planejamento que, também chamados de políticas territoriais, conduzem os balizamentos da organização do território e tem no município, a partir da figura dos Planos Diretores Municipais, a principal expressão neste sentido.

Dentre os planos e programas, também de cunho territorial, oficiais existentes de interesse para nossa abordagem podemos destacar: o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR). Tais diplomas atendem a demandas e princípios específicos e possuem um histórico recente no planejamento territorial litorâneo. Um paradoxo se levarmos em conta a importância histórica da região litorânea na formação territorial do país.

Inevitavelmente entraremos na discussão sobre região, que expressa uma dimensão além dos limites do local e do município. Por haver mais de uma concepção desse conceito, o que torna ainda mais importante o esclarecimento que aqui segue, a região tem sido permanente motivo de controvérsias metodológicas quanto à teorização de fenômenos nas ciências sociais. Para M. A. A. de Souza (1992), “a abundância de significados emanados da

região” torna o conceito banalizado (p.393). É fundamental que seja apresentado num estudo em geografia e planejamento a posição que será conferida ao termo.

Uma contribuição cara à geografia, explicada por C. Egler (2002), é uma das abordagens principais a conduzir essa discussão:

Existe uma tradição nas ciências sociais de transformar o conceito de região em uma entidade real [...] Esta reificação do conceito de região contribuiu para envolvê-lo em uma camisa-de-força e atirar os analistas da dimensão territorial do capitalismo no debate estéril sobre a existência e/ou permanência da região em nações que consolidaram um mercado doméstico integrado (EGLER, 2002, p.185).

A definição de região enquanto abordagem geográfica que entendemos é a de espaço do acontecer solidário (SANTOS, 2008a), que permite uma diferente ordem de relações que a constitua. Diferentemente da concepção da geografia tradicional, o conceito se firma no entendimento de relações, sendo esta a ideia que pretendemos atribuir ao trabalho e às dinâmicas ocasionadas pelas e para as marinas. A partir dessa definição, ainda consideramos importantes as considerações do mesmo autor com relação às horizontalidades e verticalidades. Estes conceitos permitem “pensar novas categorias analíticas”, sendo as horizontalidades “extensões formadas de pontos que se agregam sem descontinuidade, como na definição tradicional de região”, e verticalidades “pontos no espaço que, separados uns dos outros, asseguram o funcionamento global da sociedade e da economia” (Ibid., p.284).

4.5.1.1 Zona Costeira: região litorânea de planejamento (territorial?)

A Zona Costeira, como é chamada oficialmente a extensa porção de terras litorâneas do Brasil, é aquela que, pela Constituição de 1988, “corresponde ao espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra [...] abrangendo uma faixa marítima e uma faixa terrestre” (BRASIL, 2004, p.02). O surgimento do Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro resulta do PNRM e do PNMA⁵⁸. Fato que sugere uma inclinação às perspectivas ambientais, o que se confirma nas palavras introdutórias do próprio documento que regulamenta a Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento “visando a gestão ambiental da zona costeira do País” (BRASIL, 1988, p. 01).

⁵⁸ Plano Nacional de Recursos do Mar (BRASIL 1980) e Plano Nacional de Meio Ambiente (BRASIL, 1981), respectivamente.

Essa primeira colocação é proposital, no sentido de tornar claro o caráter intencional do PNGC: uma região oficial de planejamento. De conotação política, constitui-se pela composição de municípios, dando a estes entes administrativos, a delimitação espacial da Zona Costeira brasileira sendo considerados, para tanto, seis critérios⁵⁹. Por se tratar de uma região oficial, possui um plano em vigor já revisto e em estudos para uma provável atualização⁶⁰.

O PNGC surgiu como uma *luz* à organização territorial do litoral brasileiro, por onde o turismo depositaria uma de suas principais vias de balizamento. Região oficial e estratégica de planejamento, o litoral é território repleto de possibilidades e contradições sob diferentes fenômenos de abordagem, tendo, em tese, condições de ser configurado por usos menos díspares, desde que regido sistematicamente por diretrizes e técnicas de gestão. Nesse sentido, o plano estabeleceu seus limites territoriais administrativos desvinculados das divisões regionais tradicionais, parecendo ser a antecipação da visão que, décadas mais tarde surgiria na agenda política brasileira com a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR).

Especificamente para a Zona Costeira, é fundamental investir em detalhamentos para normatizações oficiais, bem como estratégias de uso, devido ao status jurídico dos terrenos acrescidos de marinha. Estes teriam a característica de espaços públicos, não podendo ser apropriados, mas talvez concedidos para usos. Tais espaços “formam um patrimônio imobiliário utilizável [para] políticas econômicas e sociais, visando à solução de problemas urbanos” (FORTIM, 1987, s/p).

O PNGC demonstra a necessidade de serem compreendidas as noções de território enquanto bases complexas de cunho nacional na deliberação de ações em busca de sentidos

⁵⁹ “Os Municípios abrangidos pela faixa terrestre da zona costeira serão: I - defrontantes com o mar, assim definidos em listagem estabelecida pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE; II - não defrontantes com o mar, localizados nas regiões metropolitanas litorâneas; III - não defrontantes com o mar, contíguos às capitais e às grandes cidades litorâneas, que apresentem conurbação; IV - não defrontantes com o mar, distantes até cinquenta quilômetros da linha da costa, que contemplem, em seu território, atividades ou infraestruturas de grande impacto ambiental na zona costeira ou ecossistemas costeiros de alta relevância; V - estuarino-lagunares, mesmo que não diretamente defrontantes com o mar; VI - não defrontantes com o mar, mas que tenham todos os seus limites com Municípios referidos nos incisos I a V; VII - desmembrados daqueles já inseridos na zona costeira.” (BRASIL, 1998, p.02).

⁶⁰ De acordo com o que se verificou durante o IV Encontro Nacional de Gerenciamento Costeiro, há aspectos a serem revistos na segunda versão do PNGC, o que sugere a elaboração de um terceiro plano. Difícil é obter informações para a pesquisa, desde o início da mesma, a partir de um veículo de informação que, há exato um ano, não atualiza sua página de comunicação (Anexo II). Um grande problema a ser evidenciado, em se tratando de uma agência incumbida por um plano de interesse social de centenas de municípios.

para a organização do espaço, em especial das cidades. Tal aspecto requer, além desse embasamento teórico, eficazes instrumentos reguladores e avançado rigor técnico. Condições distantes por não existir uma instituição reguladora de toda a costa atlântica (YÁZIGI, s/d). Isto como precaução para não resultar em um plano que se acomode em atender assuntos setoriais ou idealizar programas descolados da realidade, na socialmente requerida reorganização territorial litorânea.

A aparente lucidez de princípios do PNGC, ao propor o ordenamento territorial como meta, permite que seja pensado o litoral em sua totalidade. No entanto, ao eximir-se em compreender suas inerentes contradições e possibilidades, de acordo com uma visão não setorial, torna questionável sua relevância perante outras normas instituídas. Basta verificar as proposições normativas de alcance significativo a este instrumento em mais de vinte anos de sua instituição. Enquanto processo, o que se espera de um plano é que seja acompanhado, senão regido por um planejamento. A região litorânea, assim, se vê desprovida de tal prática sob uma perspectiva territorial.

Em levantamento realizado para mapear os municípios pertencentes a essa região oficial, buscamos sintetizar essa espacialidade (Mapa-Apêndice 1). Para tanto foram utilizados como referência o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro (PEGC), daqueles estados que o possuem e disponibilizam, uma vez que a lista de municípios do PNGC segundo a resolução CIRM número 5, de 03 de dezembro de 1997 (BRASIL, 1997) apresenta erros, a saber: municípios faltantes e nomenclatura dos municípios.

Considerados individualmente, os municípios diretamente afetados pela presença das marinas conferem às transformações na paisagem e no lugar, dois importantes conceitos para a escala local do fenômeno que abordaremos a seguir. Utilizamos a denominação municípios de beira-mar ou de orla, em consonância ao Projeto Orla (BRASIL, 2004).

Dentre os municípios apontados no mapa mostrado, pretendemos diferenciar aqueles que possuem contato com a água do mar, estuários e lagunas (lindeiros à orla marítima ou beira d'água) daqueles que pertencem à Zona Costeira, mas não possuem contato com a massa d'água. Aqueles, em primeira abordagem, são os municípios diretamente afetados pela presença das marinas, enquanto estes, de um modo geral, comportam boa parte da população brasileira, muitas das grandes cidades do país, e também da concentração de índices de desigualdade.

Atribuir importância conceitual a um instrumento do porte do PNGC torna-se imperioso ao interesse nacional. Constatando quais as bases teórico-metodológicas que têm sustentado o planejamento litorâneo brasileiro a fim de buscar entender seu paradoxo (complexo em sua gênese e insuficiente em sua práxis) o Plano de Ação Federal da Zona Costeira do Brasil (BRASIL, 2005) permite uma análise sintética do PNGC I e II. Alega serem instrumentos responsáveis por resultados pouco práticos, por vezes fugidios, e não passarem de diretrizes para elaboração de normas reguladoras, o que sob o ponto de vista do próprio documento, deixou uma lacuna jurídica a ser preenchida desprovida de conteúdo para ser regulamentado enquanto Lei (Ibid., p.04).

No cumprimento dos objetivos previstos, o PAF inova ao assumir a necessidade de articulação no próprio nível da União Federal o Ministério do Meio Ambiente, a Marinha e a Secretaria de Patrimônio da União para que se avance na intenção multisetorial pretendida desde o PNGC I. Depois de mais de duas décadas, a zona costeira brasileira passa a perceber que o vislumbrado ordenamento territorial carece de bases operacionais. É dentro deste problema que apoiamos nossa hipótese central, sendo necessário o entendimento do conceito de território a partir de seu uso e sua configuração, para compreender suas contradições, mas também possibilidades.

A região litorânea passa a ser desatendida por seu maior instrumento político. Dessa forma o PNGC deixa de lado a concepção territorial. Órfã de tal acuidade, a Zona Costeira torna-se território usado por interesses estranhos aos lugares. Basta consultar algumas das diversas análises acadêmicas acerca da proliferação de segundas residências, especulação imobiliária ou de *resorts* no litoral do país. Talvez este fato tenha distanciado o plano da realidade social que rege a compreensão de espaço geográfico.

As características setoriais e/ou seletivas em que se encontra o PNGC corroboram a impossibilidade de trabalharmos com a ultrapassada noção de região no planejamento. O que temos são materialidades localizadas no espaço e relações pelo uso que a sociedade escolhe fazer a partir dos objetos criados. A proposta dada pelo plano territorial litorâneo demonstra a fragilidade dos órgãos de planejamento no país, sob uma perspectiva ultrapassada de região.

As bases advindas da Política Nacional de Meio Ambiente e da Política Nacional de Recursos do Mar, podem pesar nessa desconectividade territorial. Não se trata de negar a importância conceitual de bases ecológicas e paisagísticas, nem antropológicas, energéticas ou militares: o fato é que a multisetorialidade não supre a totalidade (SOUZA, 2011). De

análises o espaço geográfico está repleto, entretanto, o espaço é, também, político. Isto faz com que sejam imprescindíveis a qualquer mecanismo de planejamento, bases teóricas que deem conta da contradição e da possibilidade em movimento e da trama de relações sob diferentes escalas: da paisagem da orla à metropolização da retroterra.

Em suma, até onde conseguimos perceber, a Zona Costeira brasileira é considerada região fisionômica. Isto tem pesado à organização das cidades litorâneas, uma vez que assuntos diretamente ligados ao plano nacional não recebem tratamento a fim de serem normatizados de maneira sistemática. Por sua vez, os próprios vieses ambientalistas ou estratégicos são unilateralidades na formulação do plano, distanciando-se de horizontes de definições políticas do concreto, do banal e da realidade.

4.5.1.2 A Política Nacional de Desenvolvimento Regional

A delimitação regional, em nível de planejamento, visa a atuar sobre diretrizes e sustentar um dos mais importantes paradigmas de políticas públicas do país. A Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), aprovada em 2004 e instituída em 2007 (BRASIL, 2007), significa um marco histórico de retomada da dimensão regional na dimensão política brasileira e alinha-se à revisitação da *questão regional* no âmbito dos programas de pós-graduação da área no país (PIQUET; RIBEIRO, 2008).

Trata-se de uma política de base territorial a revisar tantas outras. Ao propor ações e tipologias de políticas públicas no território nacional, o planejamento regional se revigora enquanto sentido à própria legitimação do Estado Federativo. Para esta política os territórios passam a se voltar ao adensamento potencial de produtividade na região, conforme consta no documento de sua publicação (Id. Ibid.).

A PNDR figura como forte apelo político para resolver as problemáticas da desigualdade no país. Apontando para subespaços que apresentam níveis de desenvolvimento econômico estagnados, o instrumento visa a priorizar planos de ações no intuito de diminuir as desigualdades sob o ponto de vista dos indicadores socioeconômicos. Volta-se, de maneira prioritária, para a questão das disparidades no país.

Dentre os programas dessa política nacional, está o Programa de Promoção da Sustentabilidade de Espaços Sub-Regionais (PROMESO), que tem como objetivos:

aumentar a autonomia e a sustentabilidade de espaços sub-regionais por meio da organização social, do desenvolvimento dos seus potenciais endógenos e do fortalecimento das suas bases produtivas, com vistas à redução das desigualdades inter e intra-regionais. Vigora neste sentido e prevê nesses arranjos “umas das escalas territoriais preferenciais para a PNDR (BRASIL, 2009, p.16).

As mesorregiões diferenciadas são consideradas “umas das escalas territoriais prioritárias para a PNDR” (BRASIL, 2009 p.16) definidas a partir da tipologia desta política nacional, mais alguns critérios que se referem à pré-existência de atores, articulação e outros elementos integradores nas mesorregiões.

Dentre as catorze *mesorregiões diferenciadas*, identificamos quatro que estão diretamente inseridas na Zona Costeira brasileira (Figura 3), seja abrangendo municípios de beira-mar seja os outros integrantes desta macrorregião linear (todas estão localizadas na faixa litorânea ao sul do estado da Bahia, grosso modo, a metade sul do litoral brasileiro).

Figura 3 – Mesorregiões Diferenciadas do Brasil na Zona Costeira.

De acordo com o Ministério da Integração Nacional: “O Atlas Geográfico das Mesorregiões apresenta uma estrutura objetiva e uma visualização prática dos principais aspectos relevantes

das mesorregiões integrantes do PROMESO (Programa de Promoção da Sustentabilidade de Espaços Sub-Regionais).” (BRASIL, 2011)

FONTE: Adaptado da Ministério da Integração Nacional, 2011

Dessas, somente uma identifica o Turismo como potencial, mesmo considerando o “processo de desenvolvimento amparado no estímulo ao potencial endógeno e nas especificidades econômicas, sociais e culturais de determinado espaço” (BRASIL, 2011, p.10). Trata-se da mesorregião diferenciada Vale do Ribeira/Guaraqueçaba, paradoxalmente, a que abriga maior extensão de Mata Atlântica contínua preservada no país, o que restringe o turismo a práticas muito particulares e de baixo retorno econômico.

O PROMESO aponta aspectos importantes no que diz respeito à diferenciação de oportunidades aos subespaços litorâneos no país. Se, por um lado, a tipologia da PNDR é ponto de partida para identificação da disparidade regional, por outro as mesorregiões diferenciadas atribuem um certo nível de institucionalização e articulação mínimos dentro das regiões consideradas pobres. Essa sofisticação em termos de critérios busca atender às exigências sociais endógenas das regiões, não bastando a alegação da pobreza para a região passar a ser foco de políticas territoriais, mas também, um mínimo de maturidade institucional que possa conduzir à reversão de tal quadro.

4.5.1.3 Planos diretores municipais

Sob a má utilização do termo planejamento urbano, banalizado e difundido como um domínio setorial de cidades a descrença ao planejamento se fez crescer (VILLAÇA, 2000). Um plano vai além de visões setoriais e até multissetoriais, por isso a importância conceitual de território, uma perspectiva que se decompõe, ou nunca foi aderida na concepção de planos. No Brasil a concepção de plano tem passado por um resultado de complexas relações de força propensas a interesses, fortalecido pelo paradigma participativo. A descrença no planejamento pode servir a interesses, ou seja, tornar-se um tipo de plano, ainda que não explícito. Ações que prevalecem, mesmo sem se saber exatamente de onde vem. Essa estranheza aponta para a não correspondência de “ações reais dos governantes sobre nossas cidades, mas ao discurso dominante. Por isso o planejamento urbano no Brasil, encarnado na figura do Plano Diretor, não pode e não deve ser encarado ou estudado na esfera da política, mas na esfera da ideologia” (Ibid., p.07).

É na figura dos Planos Diretores Municipais que, após a Constituição Federal de 1988, o planejamento urbano se mostra um tema de grande complexidade técnica e fragilidades. A conquista de pleitos municipalistas por autonomia política culminou na exigência de elaboração de Planos Diretores para as cidades com mais de 20 mil habitantes.

A Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, também conhecida como o Estatuto da Cidade, estabelece diretrizes para os artigos 182 e 183 da Constituição Federal. Dentre as atribuições gerais desta Lei, no Artigo 1º, em seu parágrafo único, ficam estabelecidas “normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental” (BRASIL, 2001, s/p).

Associada a esse movimento, a participação popular na gestão municipal passou a ser vista como “única alternativa capaz de reverter a tradição predominante tecnicista que acompanhou os procedimentos tradicionais do planejamento urbano” que, no período que antecedeu a redemocratização do país, era “de conteúdo tecnocrático e autoritário” (GUIMARÃES, 1997, p.22).

A participação popular, no entanto, já tem sido considerada uma ilusão, transferindo ao próprio plano diretor esta qualidade (VILLAÇA, 2005). Uma vez que a participação se constitua no “conjunto de pressões que a população exerce sobre o poder político, por ocasião da tomada de importantes decisões de interesse coletivo” (p.50) esse mecanismo se daria mediante a presença de grupos, classes ou setores da população no processo. Embora a participação de grupos dominados seja uma conquista recente, ainda há

outras formas de pressão, na verdade muito mais poderosas que as [...] realizadas nos debates públicos formais. [...] Estes espaços [servem] para ocultar as outras formas de pressão sobre os tomadores de decisões políticas. Vêm sendo usados para dar a aparência de democráticas as decisões tomadas sob um jogo totalmente desequilibrado de pressões. A participação popular conferiria um toque de democracia, igualdade e justiça às decisões políticas. Ela passou a ser divulgada como uma espécie de vacina contra a arbitrariedade, a prepotência e a injustiça. [...] É essa ilusão que a recente ênfase em Plano Diretor Participativo procura inculcar na opinião pública. (VILLAÇA, 2005, p.50)

Acerca de um direcionamento para o tema, é importante distinguir o controle do parcelamento, uso e ocupação do solo sob os termos zoneamento e loteamentos do plano diretor. Não existe, no Brasil, uma vinculação entre um e outro. Por mais que seja salutar esta relação, e venha sendo uma constante em cada vez mais municípios, são práticas

historicamente distintas. O surgimento de leis de loteamento e zoneamento surgiram no país no final do século XIX e início do século XX. Muito antes de qualquer plano diretor, já eram regulamentados de maneira independente tais práticas (VILLAÇA, 2000).

Abster-se de considerações acerca das lógicas de mercado na formulação de planos para as cidades seria negar a maneira como se procedeu a história das grandes cidades no Brasil e no Mundo. Tendência abstraída aos termos competitividade e produtividade, levando ao empresariamento da gestão urbana (HARVEY, 1996). É o campo pelo qual o planejamento estratégico se proliferou, tendo a premissa do governo como promotor das cidades, em decorrência das dificuldades financeiras comuns a essas unidades territoriais administrativas em boa parte do mundo (CASTELLS; BORJA, 1996; VAINER, 2009).

Tornar a cidade atraente e competitiva se misturou aos interesses pré-existentes inerentes às lógicas de urbanização e ao parcelamento da terra. Unem-se mais nitidamente classes de mercado e da política, elite e poder. A cidade como mercadoria gradativamente se envolve nas lógicas do capital transnacional, onde a pobreza se constitui problema ainda mais grave, por precisar ser disfarçada, ou a “transfiguração da pobreza em ambiente” (VAINER, op. cit., p.82).

Existem mecanismos que apontam para a preocupação e importância da ambiência do meio urbano construído. A cidade enquanto instância da vida pública é o local da aplicação ou não de tais iniciativas que, por sua vez, não chegam a ser normas detalhadas, mas sim orientações com relação ao tamanho e função de edificações em determinadas zonas da cidade. Isto já interfere grandemente nas cidades e no turismo, com destaque para o litoral. Os códigos de postura e de obras, bem como as leis de impacto de vizinhança, constituem os instrumentos potencialmente apropriados a regulamentar o assunto..

Se já havia a dificuldade em separar plano diretor de leis de parcelamento e aplicar os códigos de obras e posturas, aparecem novos obstáculos à compreensão mais apurada do tema em discussão: o planejamento estratégico e o planejamento participativo. Neste último aspecto é que se destaca o protagonismo assumido por Angra dos Reis. Um dos principais exemplos de participação aplicada ao Plano Diretor após a Constituição Federal de 1988, é de suma importância e representatividade: “um raro exemplo de legislação urbanística elaborada com expressiva participação social” (MARICATO, 1997, p.13). Por este motivo, deixaremos as discussões específicas para o capítulo dedicado à área de estudo.

Encerrando esta seção, a escala político-administrativa do município se apresenta como um dos protagonismos territoriais de qualquer atividade nos tempos atuais. É através de uma sistematização acerca desta dimensão da organização política territorial que tentaremos apontar para conceitos em direção do objeto de pesquisa. O protagonismo do município de Angra dos Reis na construção de um plano diretor de base participativa servirá ainda como convergência ao período de consolidação do fenômeno das marinas. Ocasão que nos aproxima de uma discussão importante entre turismo e território sob o ponto de vista da escala municipal e o fenômeno náutico. Nesse sentido, voltaremos ao tema de discussão desta seção no capítulo sobre o local de estudo.

4.5.2 Escalas do fenômeno

Os portos de lazer, enquanto objetos resultantes de intencionalidades, são causas e resultados nos processos espaciais e se constituem em objeto de pesquisa geográfico. Ainda que apenas um dentre inúmeros constituintes da vida social de cidades lindeiras, essas instalações podem ser consideradas mais do que complementos na configuração territorial. No presente, as marinas originam e recebem relações sociais e conformam arranjos espaciais, tendo funções nas relações de trabalho e na identificação do lugar.

O elemento náutico se caracteriza pela própria essência da navegação motivada pela intencionalidade do sujeito. O deleite ou o desafio diferem esta prática de navegação daquelas do início da história da navegação, quando fatores de sobrevivência e dominação regiam tais práticas, pois o homem conscientizou-se da utilidade dessas descobertas também no plano desportivo (LICHT, 1986, p.20). A motivação, portanto, seria a primeira instância a ser considerada para se caracterizar uma ação náutica. Para a organização do território, entretanto, é necessário identificar e analisar os objetos no espaço: neste caso, as marinas resultam de motivações essencialmente turísticas.

Apreender o conteúdo inteligível do fenômeno das marinas sob suas diferentes repercussões na organização do território implica em considerar a sobreposição de escalas no espaço, aspecto próprio da interpretação não setorial da realidade. Escalas que representam os movimentos que partem do fenômeno às relações ou aos acontecimentos no espaço geográfico. Por se tratar de um uso intencionalmente manifestado (agentes) e politicamente regulado (normas) convém dirigirmos uma abordagem enquanto território. Qual(is) é (são) a(s) escala(s) de uso do território pelo fenômeno das marinas?

Partimos da materialização do fenômeno na região litorânea brasileira como a primeira escala de abordagem. Trata-se de uma conjuntura locacional do objeto, oferecendo os primeiros apontamentos sobre o real-concreto em que se manifestam os portos de lazer nos estados litorâneos. Para as análises consequentes, no sentido de avançar na inteligibilidade das marinas, consideramos as escalas das relações de trabalho e do lugar.

A compreensão da organização do território pelo turismo náutico não pode prevalecer com exclusividade sobre uma dessas escalas que, conjuntamente, ajudam a compreender as mudanças do meio geográfico (SANTOS, 2007, p.30). Baseados em conceitos que possam nos conduzir na compreensão acerca do uso do território atrelado à presença marcante de marinas, temos definidas as três escalas supracitadas. Para tanto, recorreremos a aprofundamentos teóricos, apontados nos itens que seguem.

4.5.2.1 A materialização dos portos de lazer

Propomos esta escala mapear a distribuição de portos de lazer na região litorânea brasileira. A partir de uma contextualização material do subsistema náutico neste território estaremos aptos a realizar as primeiras constatações sobre o fenômeno em nível de distribuição espacial: sua factibilidade. Marinas existem enquanto manifestações sociais de um período, e por considerarmos que ações, homens, instituições e infra-estruturas não se localizam de maneira cega (SANTOS, 2007), concluímos que estas instalações resultam de intenções.

A materialização de um fenômeno entendida como confluência dos gêneros de pesquisa (teórico, metodológico, empírico e prático) possibilita, de alguma maneira, a condição de intervenção na realidade (DEMO, 2009).

A materialização pressupõe a viabilização. Em tese, onde se pode considerar adequada a localização de marinas? Enquanto tipos portuários, os portos de lazer podem ser espacialmente predispostos por uma série de requisitos: beira d'água, geografia física, restrições ambientais, infraestrutura de acesso por terra, atendimento à demanda

Sendo o recorte espacial desta escala do fenômeno a região litorânea do Brasil, o universo de equipamentos ampliado aos portos de lazer e as variáveis metodológica e

material previamente anunciadas, é de se considerar o alcance analítico a ser obtido. Trata-se de uma primeira exposição acerca do tema, que inédita mesmo nesses aspectos locais apontados, é requisito para algumas de nossas futuras discussões.

De modo que a factibilidade é o ponto de chegada para a visualização da distribuição espacial dos portos de lazer, entendemos que algumas condições setoriais podem ser úteis à compreensão da distribuição dos mesmos. Nesse sentido, a factibilidade é prevista pela viabilidade. E esta é uma conjuntura complexa de vetores mais ou menos interferentes, mas que ao final significam de maneira importante na concretização dos equipamentos náuticos.

As variáveis para os portos de lazer serão apontadas aqui e terão seu verdadeiro peso nas análises, no sentido de que os verdadeiros requisitos para a sua distribuição espacial na costa atlântica brasileira podem ser ordenados, ainda que não mensurados. Inicialmente, a condição de sítio interfere na operação de portos de lazer e na navegação. A seguir, aspectos ecológicos enquanto restrição política de qualquer atividade nos dias de hoje. Condições infraestruturais no território respaldam a viabilidade de portos de lazer de maneira bastante importante e, finalmente, os requisitos socioeconômicos, especialmente para o contexto brasileiro.

4.5.2.2 Relações de trabalho e microssistema técnico

O debate conceitual desta parte dedica-se à explicação sobre a escala que transcende o âmbito do lugar enquanto singularidade, tendo uma conotação orientada pelos circuitos produtivos que permitam identificar o uso do território considerando as relações de trabalho. Entendemos por relação de trabalho as conexões socioespaciais a partir das atividades econômicas de um mesmo segmento, no caso, o náutico. Tendo como referência as espacialidades em que se manifestam as diferentes etapas do processo produtivo, averiguamos sob uma perspectiva sistemática os artifícios, enquanto especializações técnicas, que consolidam o meio náutico enquanto um uso do território.

Tentaremos explicar, entre outros pormenores, o porquê de relações, e não redes, de trabalho; o porquê de sistema técnico e, mais à frente direcionando ao objeto de estudo, microssistema técnico; qual a incidência da escala do fenômeno, ora trazida, com o conceito de território usado.

Não fosse o esclarecimento sobre as infundadas “esquematizações geográficas perenes (redes e sistemas)” (SOUZA, 1993, p.125) chamaríamos de redes de trabalho a manifestação socioeconômica do objeto pesquisado. A dimensão reticular não se aplica ao espaço geográfico, de fato, devido ao caráter esquizofrênico deste (Id. Ibid.), a não ser se buscarmos compreender a hierarquia globalitarista conduzida pelo discurso resultante do estágio alcançado pelo desenvolvimento da técnica ao final do século XX (SANTOS, 2010). Esse discurso que interfere “na existência de todos” (p.50) se torna imprescindível e estrutura, através da ideologia, através de redes. Aí sim, o verdadeiro caráter conceitual, ao nosso entender, de redes para a geografia: discurso ideológico por meio do qual se proliferam as informações sobrejacentes à técnica. Caminho para o convencimento da competitividade, ou da “mais valia universal”, no atual quadro de superposição entre período e crise que, “conduz, desse modo, à aceleração dos processos hegemônicos, legitimados pelo pensamento único” (SANTOS, 2010, p.35).

Ao acrescentar ao conceito de circuitos espaciais de produção o de círculos de cooperação, M. Santos e M. Silveira (2001) ampliam a dimensão informacional da técnica nas espacialidades produtivas, não permitindo encerrar-se a concepção do trabalho unicamente pela produção propriamente dita. O conceito busca abstrair a complexidade da circulação de mercadorias “demonstrando o caráter essencial dos fluxos para a realização da produção” (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p.462).

Baseando-se nas contribuições de K. Marx⁶¹ acerca do trabalho, M. Santos e M. Silveira (2001) relacionam a ampliação da escala de produção em combinação à contração da área, levando “à aglomeração dos trabalhadores, à agregação de vários processos e à concentração dos meios de produção” (MARX⁶² apud SANTOS; SILVEIRA, 2001). De modo que circuitos produtivos e círculos de cooperação, juntos:

mostram o uso diferenciado de cada território por parte das empresas, das instituições, dos indivíduos e permitem compreender a hierarquia dos lugares desde a escala regional até a escala mundial. São manifestações complementares da redução da arena e da ampliação da área de produção. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p.144).

⁶¹ MARX, Karl. *Capital, a critique of political economy*. Tradução da 4ª ed. Alemã de Samuel Moore e Edward Aveling. Nova York: The Modern Library, 1906.

⁶² Ibid.

Muito embora sejam os lugares que expressem a funcionalização do mundo (SANTOS; SILVA, 1995), é a partir da técnica que podemos entender “a relação do lugar com o mundo, posto que a técnica é a base de realização da mundialidade como totalidade empírica” (p.698).

Aqui nos deparamos com uma racionalidade produtiva, condição dos tempos atuais. A compreensão dessa racionalidade deve ser investigada à luz das contradições em que o movimento da organização do espaço possa encontrar ocasiões de transformação a partir da ordem local, cuja razão predominante (não exclusiva) “é orgânica” e por meio da qual ao território resta uma revanche (SANTOS, 2008a, p.339). Esta, por sua vez, se apresenta na dimensão do lugar sem perder de vista a concepção do mundo, conectados antes por solidariedades do que por redes.

A proposição escalar supralocal, ora apresentada, não anula aquela que se fixa no lugar enquanto singularidade do sistema-mundo, a qual será discutida no item 4.6. É preciso correlacionar o lugar à escala das relações de trabalho, tendo como base a complementaridade entre a psicoesfera e a tecnoesfera (Id. Ibid.), ou a premissa de competitividade interlocal que não se restringe à atração da produção, mas também, do consumo (HARVEY, 2007).

Sendo a mediação técnica uma das marcas principais do atual período, é na sua apreensão sistemática que somos possibilitados a conferir ao território seus usos e as respectivas contradições e possibilidades. Isto se revela de modo extrapolável ao lugar e se encarrega de estabelecer nexos produtivos. É por isso que entendemos caber a noção de sistema técnico, por requerer níveis especializados de tecnologia e informação. Ao contextualizarmos a concepção de sistema técnico a um nível de captação empírica, propomos o microssistema técnico náutico como forma a relativizar a complexidade sobre os conceitos de base territorial.

Ao discutir e propor o conceito de situação geográfica como percurso metodológico, M. L. Silveira (1999) atribui à cada momento e à cada lugar, um conjunto de forças e eventos atuantes na formação socioespacial. Empresas, instituições e grupos enquanto agentes nesse processo, permitem identificar os sistemas técnicos. Esta característica seria o “tema comum que define a natureza do esforço” entre diferentes partícipes de uma situação, ainda que não tendo “obrigatoriamente intencionalidades coincidentes explícitas” (p.23). Tais “atividades convergentes e divergentes, produtos de alianças e conflitos em permanente devir

são, portanto, as formas do acontecer solidário” (p.23) que, nas palavras de M. Santos⁶³ (1996 apud SILVEIRA, 1999, p.23) se define como “a realização compulsória de tarefas comuns, mesmo que o projeto não seja comum”.

Empiricizadas, as relações de trabalho ligadas ao subsistema de turismo náutico-marinas se constituem em microssistema técnico, que é uma estrutura e um sistema, por se resultar do movimento (Id. Ibid.). Se manifestam basicamente nos portos de lazer, na indústria náutica e nos serviços especializados de suporte. Ainda que possuam relações com outras regiões do espaço geográfico nacional e mundial, o caráter escalar do fenômeno encerra-se sob o ponto de vista da divisão territorial do trabalho. Esse caráter de descontinuidade no território aponta para a latência de informações que conectem o fenômeno e é o teor dessas informações que pode apontar para o uso náutico do território.

Tais variações conceituais se referem à uma mesma escala: a das relações de trabalho no território usado. É sobre tais relações que o território demonstra suas conexões de solidariedade, podendo resultar em acontecimentos homólogos (SANTOS, 2006), ora melhor expressas na noção de acontecimentos hierárquicos (Id. Ibid.). O microssistema técnico náutico se manifesta enquanto objeto empiricizado a oferecer compreensões nas dinâmicas e usos do território. A náutica como informação cobre, ainda que sendo um microssistema técnico em coexistência a sistemas predominantes, uma parcela da realidade. Por ser informação de técnicas remotas ao período atual, é levada a oferecer ao território, uma consciência autônoma. Este é o pressuposto essencial para que se fale de planejamento territorial para o assunto.

Dentre as alternativas de ação para o planejamento regional, o assunto surge como uma lacuna expressa na realidade do presente. Por isso, o fenômeno é chamado a proporcionar entendimento de relevância social à zona costeira.

Relacionado à dimensão supramunicipal do fenômeno turístico-produtivo náutico inerente à existência de marinas, buscamos identificar o espraiamento das relações de trabalho, classificar outros elementos importantes à organização do território e apresentá-los quanto a sua distribuição espacial. Esses elementos dizem respeito às atividades produtivas de suporte ao segmento: lócus do trabalho e da economia que se agrega (real ou

⁶³ Santos, M. *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

potencialmente) e se difunde pela hinterlândia⁶⁴ para melhor compreender os efeitos proporcionados pelo assunto além da faixa litorânea.

Por considerarmos o forte apelo turístico imbuído no assunto, consideraremos a transversalidade nas relações de trabalho. Isto na preocupação em não pugar as dinâmicas de especialização na organização do território, e sim as dinâmicas de diversidade (SILVEIRA, 2011). A transversalidade do turismo permite que sejam fomentadas diferentes frentes de trabalho na sociedade, de modo contrário, a especialização pode incorrer numa vulnerabilidade no território (Id. Ibid.).

Considerando, por um momento, os portos comerciais podemos aproveitar a consolidação teórica sobre suas funções territoriais. Estas estruturas penetram, cada vez mais, não apenas nas cidades em que estão situadas, mas em toda a economia regional. Nesse sentido, as cidades marítimas assumem função estratégica muito além de suas administrações. (BAUDOLIN, 1999; CUNHA, 2006; MONIÉ; VIDAL, 2006).

Diferentemente de abordagens que relacionam turismo e trabalho como fator de precariedade (FONSECA; PETIT, 2002; GOMES & SILVA, 2002; SOARES, 2005; MELIANE; GOMES, 2010), a abordagem que procuramos atribuir ao fenômeno analisado estabelece as relações de trabalho a partir do *microssistema técnico do subsistema de portos de lazer*. Âmbito das frentes de trabalho e emprego a partir do turismo náutico e da indústria náutica, bem como uma cadeia de relações que sustentam esse sistema ao longo do território. Ainda esclarecendo a opção de abordagem conceitual, não utilizamos os termos de cadeias produtivas, arranjos produtivos locais ou *clusters*⁶⁵ por entender que implicariam em algumas constantes que nos restringiriam à análise, uma vez que temos o foco da interescalaridade, e também das manifestações de trabalho desde o turismo, produção e prestação de serviços especializados de apoio.

⁶⁴ Uma vez que nos referimos ao litoral essas relações de trabalho partem da linha de costa para o interior, por isso denominamos hinterlândia.

⁶⁵ *Cluster*, que em definição significa conglomerado ou conjunto, não foi explorado por dois motivos principais: Primeiro: Ao ser utilizado como parâmetro espacial, está intimamente ligado a setores produtivos, como forma de sistematização de estabelecimentos interrelacionados. Ainda que essas relações resultem em alta capilaridade territorial, devido à complementaridade dos diferentes setores econômicos, podem não compreender alguns grupos, como por exemplo, de trabalho informal e fluxos não mapeáveis. Desse modo se distancia da concepção territorial.

Segundo: *Cluster* não especifica uma escala de análise. Por variar de acordo com a abordagem, resulta em uma variação de possibilidades, em que se faz necessário o complemento geográfico como fator limitante. Assim, um ponto no espaço pode ser um *cluster* da mesma maneira que uma região ou todo o planeta.

A base teórica crítica presente na concepção de sistema técnico de relações de trabalho, a qual assumimos, possibilita um entendimento mais afundo da realidade territorial. Ao passo que cluster e arranjos produtivos expressam as espacialidades de algum setor em primeiro plano, se encerram nas vantagens comparativas de uma localidade ao sustentar informações convincentes, como a geração de emprego. Trata-se de uma proposição que corre o risco de se qualificar na “racionalidade estreita e superficial da sociedade negociante” (PERROUX, 1961, p.10) que “subordina à troca mercantil a coação e o dom” (p.20). Além desse risco, há o alto custo da extrema especialização urbana e regional numa produção exclusiva, causadora de vulnerabilidades (SILVEIRA, 2011).

Em outros termos, a desconsideração de um viés dialético sobre o movimento e a criação de novas dependências; pouco revela o lado contraditório socioespacial; pouco exprime o enfraquecimento do Estado perante empresas e, ao mesmo tempo, fortalecido perante a sociedade por meio de tributos e ausência de planejamento territorial.

Os equipamentos (específicos, complementares e de apoio), se analisados em suas localidades e relações entre si e entre o sistema de ações representam, em primeiro lugar, uma manifestação de uso do território, em segundo, uma possibilidade de reorganização desse território.

É por isso que compreendemos ser preciso analisar o uso náutico do território e sua implicação nas relações de trabalho desde uma aproximação ao conceito de sistemas técnicos. Por termos claro o quanto objetos podem carregar de intencionalidades e símbolos as relações no território. M. Santos (2008b) considera como objetos técnicos, aqueles criados e localizados cheios de intencionalidade. Instalados segundo uma lógica estranha ao lugar, uma nova forma de alienação. Dotados de alta funcionalidade, mas cujos fins são de difícil compreensão. Uma “funcionalidade mercantil, mas também, frequentemente, simbólica” porque os discursos em seu favor servem para legitimar as vontades do mercado. “Símbolos que nos permitem aceitar a racionalidade do objeto que, na verdade vêm nos impor relações desiguais, e destocar nossa relação com a natureza” (Ibid., p.107). Trata-se de uma apreensão a ser considerada no caso das marinas, mas podendo ser contraposta, ou melhor, relativizada, uma vez que a estranheza das marinas é, também, uma evolução técnica de algo sabido na história do homem, os portos naturais.

Cientes das maneiras como um sistema tende a funcionar nos tempos atuais e sem perder foco em nosso objetivo, atribuímos ao sistema técnico a materialidade dos objetos e

ações referentes ao subsistema de estudo microssistema técnico náutico marinas. Por essa perspectiva adentramos num caminho que viabiliza possibilidades e oportunidades, neste caso, da navegação de lazer, esportes e recreio, mas que já é, também, de transporte de pessoas, de alternativa de mobilidade. Assim, consideramos um fenômeno que se materializa no território brasileiro prevendo sua dialética de acontecimentos no sentido de propor balizas que facilitem as relações do lugar.

Desde as diferentes necessidades que constituem a concepção de técnica como a produção do supérfluo ou da promoção do bem-estar enquanto uma necessidade que está além das necessidades vitais resultando na “reforma da natureza [...] adaptando-a ao seu empenho em estar bem” (ORTEGA Y GASSET, 1991), lazer e transporte de pessoas apontam para um microssistema náutico e hidroviário, ampliando os tipos de necessidade na análise dos portos de lazer. O embate acerca de tais necessidades analisadas a partir de marinas muitas vezes se manifesta em territórios que encontram problemas ou gargalos de ordens que não exatamente o turismo.

A escala das relações de trabalho permite considerar outro tratamento para as contiguidades espaciais, relações ocasionadas pelas atividades das marinas, atendendo ao problema da inexistência do turismo regional que levou R. Boullón a propor o *espacio turístico* (BOULLÓN, 2002). Ora, marinas existem no território litorâneo brasileiro e a este se integram funcionalmente (mesmo aquém do que se poderia). Diante disso, identificamos as dimensões das relações solidárias que configuram esse sistema técnico, e em que grau podem ser a ele atribuídas as implicações conceituais de *horizontalidades* e *verticalidades* como resultantes de uma nova organização do espaço no litoral.

A partir das atividades relacionadas a esse *microssistema técnico* estão as atividades de suporte desde a divisão territorial do trabalho, que “movida pela produção, atribui, a cada movimento, um novo conteúdo e uma nova função aos lugares” (SANTOS, 2008a, p.131). Trata-se do arranjo de empresas e instituições que se relacionam no contexto da economia regional. Tem como característica o envolvimento dos lugares, sendo a solidariedade fator de sucesso para uma pretendida ampliação das relações de trabalho a partir do segmento. Essa conexão de empresas e instituições significa a dinamização socioeconômica espacial voltada à produção de bens, serviços, informação e eventos ligados ao segmento náutico.

Considerados tais quesitos gerais, torna-se possível identificar que envolvimento, não necessariamente contínuos, são propiciados por quesitos de “capacidade criativa e de um

poder de estimulação interna” (SANTOS, 2004, p.331). A esta relação associamos a institucionalização, provavelmente deficitária para a realidade brasileira, preocupada em preparo de mão-de-obra especializada para o sistema técnico identificado. E. Yázigi (2009) insiste na questão da falta de qualificação de profissionais, “até mesmo para trabalho braçal” acusando a pretendida inserção social pelo turismo pouco amparada de teorias que atribuam os tipos de formação necessários para que se conduza a organização do território e, por conseguinte, a sustentabilidade do turismo (Ibid., p.476).

Sendo necessário identificar e catalogar as empresas e instituições envolvidas, e as respectivas funções produtivas dentro do sistema, notamos aspectos importantes para o planejamento, bem como possibilidades políticas de se inserirem nesse circuito as localidades. Ocasão estratégica de promover a “horizontalidade de espaços banais”, o que justifica uma agenda de planejamento. Factível ou latente caberá ao interesse coletivo avaliar de que maneira incrementar a divisão do trabalho e a competitividade das duas escalas aqui apresentadas na reorganização do território.

Atendo-nos à escala das relações de trabalho do segmento náutico, apontamos para a importância da integração entre municipalidades para que sejam abertos caminhos de ocasião de desenvolvimento do fenômeno através de horizontalidades, ou seja, agregando benefícios sociais ao longo de uma regionalização estabelecida (não necessariamente contígua). Desde os portos de lazer, o turismo náutico se realiza e difunde uma nova dimensão da navegação que vai além do ato de navegar. Atinge escala territorial, promovendo um microcircuito produtivo envolvendo distribuição, consumo e criatividade na elaboração de serviços no atendimento e no suporte demandados pela aproximação menos seletiva do brasileiro com a navegação de lazer. Propicia ocasião de dinamizar a economia em alguns territórios, desde que regidos por políticas de incentivo a empreendedores locais e técnicas de gestão aos temas transversais em suas respectivas incumbências. Todo este sistema pode ser favorecido a partir de um plano territorial comum à zona costeira do país, enquanto totalidade.

Estipulada a integração de territórios a um microssistema técnico náutico, critérios políticos devem prever a inclusão de zonas periféricas e deprimidas na construção de relações de solidariedade. A primeira diferenciação espacial confere à zona costeira brasileira duas classes de municípios: os de orla e os de hinterlândia. Há programas voltados à urbanização da orla, enquanto a segunda classe estaria, além de destituída de valorização turística, desatendida pelo plano nacional. A dinamização de atividades que possibilitem relações de trabalho é o que o microssistema técnico referido pode proporcionar.

Ao assumir esta possibilidade (marinas na organização do território), a sociedade terá no fator trabalho um fortalecimento orgânico a exigir respostas institucionais necessárias à dinamização de um segmento que agregue frentes de ocupação no mercado de trabalho. Para tanto, terá que responder às condições de preparo de mão de obra, à proliferação de um público, à definição de normas e de preços em função da requerida reorganização do território, interesse da maioria local.

4.5.2.3 Turismo e marinas: mais frentes de trabalho para as cidades litorâneas

Se atribuímos ao turismo o caráter de ser um dos vetores de desenvolvimento das cidades litorâneas, é possível constatar que o segmento náutico seja um *mercado emergente* (COOPER, SCOTT; KESTER, 2006). A proposição de promover a competitividade do nicho de mercado náutico, atraindo empresários, frequentadores e usuários, centraliza um leque diversificado de serviços especializados. Neste sentido é fundamental, em primeiro, considerar as proposições de conglomerados produtivos ou clusters, bastante utilizadas mas que exigem certa cautela para não se fixarem em análises meramente econômicas do que F. Perroux denominou sociedade negociante (1961) trataremos enquanto relações de trabalho, uma vez que o turismo no Brasil, opera em atividades econômicas que não são facilmente categorizadas, formalizadas ou institucionalizadas. Em segundo, constar que para assegurar parâmetros de autonomia aos lugares, deva ser uma oportunidade prioritária à população local, qualquer que seja a escala considerada.

Se o nicho de mercado se insere no tipo de desenvolvimento turístico assumido e publicizado pelo Estado, é imperioso saber se há o interesse comunitário interno para o tema e quais as carências de formação de mão de obra. Para isto, consideram-se os diferentes serviços e produtos que se consolidam numa suposta integração econômica da náutica de modo a evitar uma decisão unilateral externa, ainda que induzida, que implica no risco de formação de relações de trabalho verticais (SANTOS, 2008c). É fundamental que se propicie formação técnica especializada à comunidade, para sua inserção no dito mercado, e que ocorra de maneira aberta ao surgimento de iniciativas ou empreendimentos, sendo o ideal o surgimento de uma *cooperativa náutica de relações de trabalho*: um sentido socioeconômico ao território na escala local.

Apontar para uma metodologia de compreensão do subsistema marinas na origem da demanda consiste na identificação do perfil do visitante e de análises acerca das

características espaciais e econômicas já na chegada na marina ou porto de lazer. De onde vem o usuário ou visitante de uma marina? De que modo ele chega a estas instalações? Quais as implicações dessas variáveis no envolvimento das marinas na organização do território? Nesse aspecto, não podemos estar presos ao subsistema destino, ainda que haja pendência a este tipo de ênfase, própria da contextualização espacial do objeto.

Confrontar conceitos advindos do turismo à análise territorial do fenômeno das marinas demonstra a oportunidade de gerar discussões fortuitas sobre um conhecimento que pode ser aplicado. As dinâmicas ocasionadas pelo subsistema de análise, ora denominado segmento turístico, ora nicho de mercado, propiciam entendimentos úteis à compreensão da configuração territorial.

No caso do litoral, compreendido enquanto região oficialmente reconhecida, há uma potencialidade na lacuna a ser trabalhada em termos do planejamento territorial que se constitui no próprio objeto de estudo. De fato, a proposição da hipótese central, embora possa ser considerada generalista, se justifica nessa constatação. A base metodológica de estudos territoriais a partir do turismo se dá em contextos políticos e sociais aos quais precisamos apontar novos saberes. Essa lacuna não é objeto desta tese, mas fica como um anúncio de debates e. Por isso consideramos alguns conceitos técnicos do turismo como importantes elos a serem discutidos por teorias espaciais.

4.6 Um sentido à propensão náutica do lugar turístico

Cidades litorâneas que tem demonstrado em seus processos de urbanização recente algum sentido de organização, que não tenha resultado em inúmeros conflitos e reprodução da contradição, são minoria senão raras na zona costeira brasileira. Pretendemos centralizar a presente discussão no conceito de lugar. O *lugar* representa para o turismo a escala de ações sociais que pode responder aos mecanismos hegemônicos de transformação do mundo, fazendo prevalecer a organização do espaço através da extensão dos subsistemas coexistentes nas dimensões culturais, políticas e econômicas. O lugar pode ser associado ao que M. Santos (2008a) denominou território compartilhado. Este fenômeno social coletivo se caracteriza por alguns aspectos:

a co-presença e o intercâmbio são condicionados pelas infra-estruturas presentes e suas normas de utilização, pelo mercado territorialmente delimitado e pelas possibilidades de vida cultural localmente oferecidas pelo equipamento urbano existente. A divisão do trabalho dentro dessas cidades é

o resultado da conjugação de todos esses fatores, não apenas do fator econômico. (SANTOS, 2008a, p.319)

É a cidade “o lugar onde há mais mobilidade e mais encontros [uma vez que] o número de viagens internas é muitas vezes superior ao de deslocamento para outros subespaços [e onde] as trocas simbólicas que unem razão e emoção” (SANTOS, 2008a, p.319) adquirem a versão geográfica e vão além da economia das trocas simbólicas sugeridas por P. Bourdieu⁶⁶. Sendo a cidade território compartilhado, é a partir da força do lugar que podemos atribuir um sentido às cidades.

4.6.1 A turistificação como vetor informacional

A conjuntura do período técnico-científico-informacional torna as localidades de difícil abstração, devido à efemeridade dos aspectos que as constituem enquanto meio geográfico do presente (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Meio e período que tornam os locais cada vez mais suscetíveis às “forças aplainadoras da globalização” (YÁZIGI, 2001, p.41). Uma vez que é a extensão dos diversos sistemas que mune o lugar de suas singularidades (Id. Ibid.), ao predominarem oriundos de longe, também o privam. O lugar nos instiga a elaborar uma síntese sobre a turistificação como uma de suas expressões identitárias marcantes, mesmo porque “o lugar absoluto de um só tipo de acontecer não pode existir” (Ibid. p.40).

Se o lugar consiste na extensão dos diversos sistemas territorializados, ao planejamento cabe identificar quais os sistemas a serem trabalhados, estabelecer de que maneiras e a partir de que estratégias promover intervenções e condições. Nessa perspectiva, é propício que se saibam com propriedade acurada quais lógicas veiculam, dialeticamente, a organização do território a partir de um fenômeno. Centros distantes de controle, manifestações endógenas e sistemas técnicos. Três sistemas que podem oferecer pistas para medidas regulatórias e demais vetores de transformação⁶⁷.

⁶⁶ *Economia das trocas simbólicas*, é o título traduzido de uma das importantes obras de P. Bourdieu (2009). Não a mencionamos aqui, no sentido de pormenorizá-la, pelo contrário, é uma importante contribuição que utilizamos. Entretanto, a ênfase metodológica é geográfica, em que o território conduz as discussões. Por isso, a maneira que o texto alude à contribuição do autor.

⁶⁷ Sobre esses três sistemas territorializados, retornaremos com exemplos empíricos na discussão dos resultados.

Tendo em vista o atual papel dado às informações na difusão de espaços racionais, o território se vê mergulhado entre dois movimentos: espaços do saber e espaços do fazer (SANTOS, 2008a), ou sem outras palavras, “espaços do mandar e espaços do obedecer” (p.304). Seriam os espaços da solidariedade orgânica ou da solidariedade organizacional, pelos quais as ações que se realizam no território o configuram (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Estamos diante de uma carga de racionalidade existente na tecnologia, ciência e informação e que, através das coisas, “constituem o esquema de nossa ação possível” (SANTOS, op. cit., p.303). Sendo que o momento que vivemos, em que a racionalização do espaço é um limite à, por outro lado, ilimitada expansão da racionalidade capitalista,

aponta para essa perda da razão. Mas, ao mesmo tempo, e felizmente, aponta para a possibilidade de construção de um novo sentido, a partir justamente da elaboração das contra-racionalidades que a análise geográfica revela nos comportamentos atuais do campo e da cidade. [...] A racionalidade dominante e cega acaba por produzir os seus próprios limites. (Ibid., p.310)

Nas circunstâncias contemporâneas é considerável, por primeiro, a superposição de territorialidades construídas pelas empresas e pelo Estado, “apresentando conflitos e complementações” (ANDRADE, 2006, p.220). Por segundo, a margem de atuação da informação. Estas duas considerações se assemelham à atividade racional e atividade simbólica (SANTOS, op. cit.), respectivamente. Seria dizer a “interação mediada pelas técnicas e sua racionalidade e uma interação mediada pelos símbolos e pela ação comunicacional” (Ibid., p. 315).

Para a primeira consideração cabem posicionamentos divergentes, cabendo-nos evidenciar os embates que se sucedem dessa superposição de territorialidades, onde os conflitos entre empresas e Estado se dissimulam em duas caras: por um lado se tornam conflitos mais evidentes, para a iniciativa ausente no interesse político; por outro lado, se configuram em tramas ou complementações, em que o preço político é presente. Seria o empresariamento da gestão urbana (HARVEY, 1996).

Fruto de tais embates, a tendência à inviabilização de ações sem um preço político e, conseqüentemente, à materialização de projetos mesmo diante de intenções meramente banais a seu favor é uma constante. A seletividade se materializa nas coisas que, por sua vez,

“cria meios para a afirmação de distância e desigualdades sociais” (CALDEIRA, 2008, p.259). Entra em jogo a segunda consideração, em que o status conferido aos enclaves (Id. Ibid.) impregna um nicho de práticas sociais em “jogo de distinções simbólicas” (BOURDIEU, 2009, p.24), dissimulando oposições de força e mascarando-as “sob as oposições de sentido” (p.25). Assim, polemizam-se usos do território, ao invés de viabilizá-los mesmo quando tecnicamente compatíveis. Reproduz-se, simbolicamente, dualidades que perpetuam, por sua vez, afirmação de seletividades.

O exemplo das marinas bem ilustram a discussão. A existência dessas instalações não chega a satisfazer plenamente as partes que compõem o território denotando rupturas na identificação espacial e um lugar. As *idades do nautismo* não integram, na realidade brasileira, vocação espacial e doutrina social: expressa-se o centro do embate para esta perspectiva de abordagem que resumimos no termo *sentido* não dissimulador, e sim, das práticas sociais e usos do território (ainda que indiretamente) por todos. As marinas que se instalam pagam um preço político alto, fazendo com que se isolem da sociedade local.

O conflito esconde a complementação entre empresa e interesse público. Conexões organizacionais que levam à formação de redes, contrárias à ação solidária orgânica (SANTOS, 2010). As marinas que não conseguem pagar tal preço fecham ou sequer chegam a abrir. E a náutica torna-se um luxo ou um mito, seletividade que se agudiza em um país com tamanha desigualdade: retrato das ingerências políticas territoriais no país. Enquanto poderia se tornar uma alternativa social no espaço e na cultura, resultando atividades que ultrapassam o lazer e o turismo, interferindo na identificação e na produtividade do território.

Seja ela esclarecedora, especulativa ou alienante, a informação impõe-se como uma ação negligenciável à dinâmicas sociais. Não sendo diferente aos planos, programas e projetos de cunho territorial que, se limitam-se a protocolos meramente técnicos (ou tecnocráticos) que não partem da busca por uma visão crítica e, conseqüentemente, de uma tomada de consciência (SANTOS, 2010), esbarram nos obstáculos de tais ações. Essa é a *esquizofrenia do território*, que na esfera do lugar conflui vetores globalizantes, mas também contrarracionalidades (Id. Ibid.). As mediações técnica e política devem estar na alçada do planejamento e constar na inteligibilidade do lugar, por fim, dotando-lhe de alma (YÁZIGI, 2001), ou ao menos, um sentido.

4.6.2 Da fragmentação à identificação

Ao buscarmos compreender a realidade de um território local sob o ponto de vista da heterogeneidade, ou seja, do conjunto de suas diferenças, somos levados à constatação de que a integração é, hoje, “vertical, dependente e alienadora, já que as decisões essenciais concernentes aos processos locais são estranhas ao lugar e obedecem a motivações distantes” (SANTOS, 2010, p.107). Trata-se de uma fragmentação do território que ocorre em virtude de alianças entre grupos locais, regionais, nacionais e internacionais em que as mediações entre interesses globais e grupos dominantes locais podem ser várias e complexas, e que contam com o papel do Estado (VAINER, 2007).

A solidariedade é organizacional, resultando no que M. Santos (2006; 2008a) denomina de *verticalização*, que impõe aos territórios um acontecer hierárquico, ameaça a própria concepção de totalidade como recurso metodológico territorial para se desvendar o lugar. Isto se dá pelo fato de que as relações de trabalho estão submetidas à regulação de macroatores, atribuindo à globalização um fenômeno superposto ao espaço de todos, levando-o à fragmentação (SANTOS, 2006; 2010).

Analiticamente acabamos sendo induzidos a aprofundar sobre o entendimento de localidades com características setoriais, no máximo complexas. Trata-se de um recurso limitado que destoa do que se preconiza enquanto ação solidária. Dialeticamente, há dois caminhos a serem seguidos: o primeiro enquanto ideologia, senelhante ao que A. L. A. Gazzola (2006, p.23) aponta como sendo “esvaziado pelo fracasso de aspirações utópicas”. Em contrapartida, é no encontro (o segundo) que pensamos haver a possibilidade de estabelecimento desse percurso: diminuindo a ênfase sobre a fragmentação e dando à identificação o protagonismo de um sentido ao lugar. O entendimento dessa concatenação metodológica acerca da dialética nos auxiliaria a desvendar a organização do território sob a perspectiva da identificação enquanto proposta.

O lugar como conceito geográfico pressupõe uma compreensão desafiante sob o ponto de vista da síntese, por existir somente a partir da reunião de subsistemas complexos e contextualizados que permitam compreendermos a sua heterogeneidade. Esta, diferentemente da fragmentação, deve deixar de ser vista apenas como fonte de conflitos e ser assumida enquanto valor (LECHNER⁶⁸ apud. GAZZOLA, 2006).

⁶⁸ LECHNER, Norbert. *A Disenchantment Called Postmodernism. The Post Modern Debate in Latin America Special Issue boundary 2*, 20, 3, 122-139.

Nesse debate reconhecemos que há um campo teórico latente em discussão. Seja sob a alegação de mudanças de paradigmas submetidas aos interesses econômicos dominantes (HARVEY, 2007), ou de um projeto cultural (LYOTARD, 2009), a discussão do pós-moderno nas cidades se reveste de uma orientação: campo de embates discutíveis nos conflitos pelo legítimo, ou tão somente acerca de um *sentido*.

A concepção de reorganização do território passa, necessariamente, pela revalorização dos lugares (SANTOS, 2010). Turistificação e identificação apresentam-se enquanto componentes da formação de uma territorialidade às marinas que transcenda a atual realidade segregada dessas instalações no meio em que se relaciona. O processo de integração das marinas à cidade é o percurso a ser ocasionado às cidades do turismo náutico litorâneo no Brasil a partir de nossa hipótese central.

A contribuição do conceito de *patrimônio ambiental urbano em países emergentes* (YÁZIGI, 2006) permite avanços por conduzir a complexidade analítica de desvendar o *local* possibilitando o lugar. Constantemente a ideia de patrimônio é entendida a partir de sua classificação enquanto natural, histórico e cultural. Muitas vezes essa classificação incorre em reducionismo de níveis abordados, como acontece com a utilização dos termos cultura, turismo e ambiente. Ocorre que, nesses termos, temas de suma importância ao território ficam em “gavetas separadas no resto da organização social e econômica” característico aos planos de governo “como que pairando no ar”, “o que reduz a dimensão de seus conteúdos” empobrecendo a “possibilidade de planejamento” (YÁZIGI, 2003).

Pela maneira como estabelece a definição relacional de ambiente, o conceito propõe que sejam considerados os valores e as relações, tendo em vista a dimensão temporal pela qual o processo de patrimonialização rege a organização do território. Atribui à experiência urbana o “apreço ao lugar por cidadãos de dentro e de fora” (Ibid. p.75). Tendo em vista que um território possa bem evoluir como envolver na busca de aproximação entre sociedade e natureza, o termo ambiental se faz entender enquanto sinônimo de relações. Por conseguinte, uma ação ambiental se refere à modificação na cidade e na natureza que vise a aproximação de ambas (LEITE, 2012), e a qualidade ambiental é a dimensão qualitativa de recapturação da natureza, em especial nas cidades (Id. Ibid.).

Para o fenômeno que analisamos, o patrimônio ambiental urbano privilegia uma perspectiva não meramente mercadológica, ou seja, em que a navegação é oferta e as instalações de apoio são empreendimentos imobiliários: projetos arquitetônicos altamente

vendáveis e convincentes para sonhos de consumo de poucos. A noção de entorno remete aos diversos subsistemas que convergem a uma marina. Trata-se de uma proposta de identificação náutica do lugar, do território, onde a marina é, antes de empresa, lugar. Ora público, ora privado, ora misto, uma pedra angular da cidade marítima disseminadora de uma imagem. Por isso, uma espécie de doutrina, visto que a dualidade expressa nas cidades litorâneas brasileiras distancia a face possível do espaço, em favor de sua face contraditória.

Uma marina ou conjunto de instalações náuticas pode assumir funções de *pedra angular* em determinadas localidades oportunizando identificação espacial. Não se excluem os empreendimentos isolados, pois estes seriam a manifestação privada de lugares náuticos inerentes à qualquer realidade. Marinas enquanto objetos tonificadores de lugares podem ser vetores de reorganização do território: na sociedade, na economia e na ambiência. Sobretudo diante do atual quadro de deterioração da paisagem litorânea e ribeirinha brasileira e da esperança condicionada ao turismo (YÁZIGI, 2003; 2009).

4.6.3 Imagem, prestígio e sentido

Por imagem, nos referimos à forma urbana dotada de conteúdo - este, expressado pelo movimento da sociedade - em que ambos induzam a um sentido territorial. Nessa perspectiva, a imagem une propensão e sentido, significando uma doutrina social pela qual as dinâmicas . Sendo a cidade o palco de relações técnicas, científicas, culturais e econômicas, é a esse meio geográfico que nos dirigiremos. A imagem é, também, paisagem. No entanto, vai mais afundo ao ser um atributo do lugar.

Sob o ponto de vista da paisagem litorânea, S. Macedo (2004) apresenta tipologia em forma de desenho que auxilia a compreender padrões gerais das orlas litorâneas no Brasil. Seja diagnóstico ou cenários, a proposta de tipologia presente na publicação do Projeto Orla exprime de maneira incompleta essa concepção da imagem. Esse projeto, por mais que tenha sido uma iniciativa política plausível de reconhecimento quanto ao seu escopo, não se firma em bases conceituais suficientemente complexas e, inevitavelmente, contraditórias. É um projeto que não aprofunda em bases geográficas revisitadas, ainda que bem historicize a espacialidade objeto. Essa dialética interpretativa não se origina no projeto propriamente dito, mas na política nacional de Gerenciamento Costeiro e seu respectivo plano: o principal instrumento territorial regional e federal a ser revisitado. A imagem a que atribuímos os

parâmetros conceituais desta tese, no entanto, se enraíça de um prestígio ao qual, a um lugar, se repercute.

A concepção de prestígio que trazemos apóia-se nas ciências políticas como um dos princípios relacionados ao Estado, ao ser analisado a partir de “seus princípios determinativos do padrão de comportamento” (RODEE; ANDERSON; CHRISTOL, 1959, p.220). Esta *forma de reputação*, para os autores, está intimamente ligada aos interesses vitais promovidos por uma soberania, inerente a todo Estado na ordem internacional em vigor. Muito embora o prestígio esteja sujeito a interpretações variadas, sob uma perspectiva ampla das ciências políticas, a propriedade do termo evoluiu das “virtudes de honestidade, cavalheirismo e objetividade” (p.220) para um padrão moral vinculado ao poder e à identidade.

Nota-se que a concepção territorial está fortemente ligada à pretensão de prestígio, em que se pese uma concepção política perene e coletiva. O reconhecimento a advir do alcance por virtudes e qualidades de teor inequívocos passa por um complexo processo envolvendo a ascensão dos diversos setores da sociedade. Por fim, a projeção dessa realidade interna, em tempos de globalização, torna interesse a obtenção de tal reconhecimento perante a comunidade externa. Transferindo para o lugar, o prestígio mantém esta última assertiva, sendo que o turismo pode conferir a um lugar a imagem resultante do prestígio. Resta conceber o turismo enquanto meta política, sob o risco de um território ficar reduzido a espaço sectário, destino. A projeção interna de imagem adquire, assim, um sentido antes a uma estratégia.

Considerando a advertência de que “as nações dificilmente se veem como os outros as veem” (RODEE; ANDERSON; CHRISTOL, 1959, p.220), o prestígio liga-se a uma estimativa social em projetar valores na busca por benefícios que vão de encontro a seus interesses. Neste sentido, é pertinente a proposta de *valor turístico* (LEMOS, 2005) em que as relações sociais são fontes de valor e as necessidades do turista não se restringem ao consumo (Id. Ibid.). Sendo o lugar uma singularidade do espaço, o prestígio confere o almejar de uma imagem universal somada a aspectos intrínsecos próprios de uma localidade. É, portanto, o lugar, cujo conteúdo e forma se tornam variáveis centrais de singularidade. Fazendo uma equiparação às categorias de análise espaciais, devemos concordar com R. L. Corrêa (2010), quando prioriza o significado à estrutura e ao processo.

Por prestígio, em outras palavras, atribuímos o fator de identificação a ser buscado pelos lugares turísticos. A capacidade de atrair fluxos de visitantes se baseia no grau de

prestígio de um lugar. A cidade dotada de prestígio possuirá apelo por moradores e outros fluxos, não somente quantitativos, por parte de profissionais e frequentadores erigindo um padrão de hospitalidade de modo a permitir associarmos ao turismo um indicador, uma lente no sentido de um lugar. Portanto, o sentido a que intentamos afirmar ser ocasião de reorganização do território se refere à motivação social aliada à vocação geográfica de espaços particulares.

Se a imagem é um atributo do lugar na busca por fluxos, no presente, a singularidade do espaço assumida pelo conceito de lugar é o movimento dialético de uma identidade singular, ou seja, uma identificação em curso com aspectos mundializados que dão ao território novas tramas de relações e uma formação socioespacial única. É o sentido em processo, cujas projeções estão mais ou menos associadas às paisagens e ao conteúdo histórico. Para o turismo, a materialização desse sentido é a turistificação, em que ao prestígio cabe recolocar a imagem frente ao mundo, podendo ser um indicador de êxito de organização territorial.

Sobre o sentido, partimos da interpretação da obra de J. O. Gasset (2007) ao discutir a relação entre o “eterno e invariável que é a filosofia” e o “volúvel e mudável que é a história” (p.20). A sensibilidade de algumas gerações, representada pelos seus homens, recusou o enfrentamento filosófico sobre ambas as dimensões: eterna e temporal, sendo este uma superduração incluída naquele. A partir de ações e pensamentos sem uma estrutura racional, não se pode atribuir a tais culturas uma vida com sentido (ibid).

Propor o sentido implica em considerar o que foi e o que tem sido: pensar os finalidades temporais para dar-lhes eternidade filosófica. É neste aspecto que as culturas de cada geração tiveram e têm tido uma explicação de agir e pensar racionalmente estruturadas (ibid).

Na literatura brasileira, o tratamento dado ao sentido histórico foi dado por C. Prado Jr. (1972) ao referir-se ao Brasil. Neste país, o sentido histórico se dá no início do século XIX quando a sociedade se posiciona em busca de outros rumos, uma vez que passara por três séculos de sujeição ao projeto comercial europeu intermediado pela metrópole portuguesa (Id. Ibid., 1972; 1994). Indissociável de um contexto histórico europeu, a formação do país teve na expansão marítima e comercial daquele continente uma orientação enquanto colônia, um sentido inicial.

Complementamos a justificação pelo termo baseados na psicoesfera como “lugar da produção de um sentido [...] fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário” (SANTOS, 2008a, p.256). Se buscarmos fazer uma análise sobre o sentido náutico do território, acreditamos avançar no resgate de valores entre o homem e o mar que não se reduzam à racionalidade econômica, nem retornem à dependência da metrópole. Sentido náutico para a cidade turística é a vertente das possibilidades pela qual o planejamento territorial do turismo há de ser protagonista. Em caso contrário, a racionalidade técnica e informacional náutica se configurará conformando esse segmento, em ascensão no país, mais um vetor de fragmentação territorial.

A. Corbin dedicou uma obra para explicar a relação entre o homem e o mar no mundo ocidental. Tal aproximação teria se dado em tempos modernos, de maneira a desconstruir um imaginário mistificado de que os mares e oceanos eram obscuros e amaldiçoados (CORBIN, 1989). Decorrente desse novo paradigma geográfico a “invenção da praia” (Ibid., p.266) e toda uma práxis voltada aos espaços de beira-mar adquire um sentido. Para as culturas do presente essa aproximação se reduziu a conteúdo técnico.

Hoje, teríamos que compartimentar esse território do vazio para buscar entender as cidades turísticas a partir da náutica. No litoral brasileiro, em locais densamente técnicos, a dissociação entre o homem e o mar é uma manifestação da ausência de sentido das atuais gerações. Rever e propor, a partir dos portos de lazer, as causas dessa dissociação podem nos auxiliar na aproximação de um *sentido* para cidades que depositam esperanças no turismo.

Portos de lazer na reorganização do território é uma conjugação temática que apresenta suas bases geográficas e de planejamento. Mudança a ser buscada na configuração das cidades, a partir do padrão atual em que se encontram as cidades litorâneas que resultam um conjunto de intenções, mais a vida que as anima.

É sob essa complexa trama a ser considerada no âmbito da cidade, mas que inevitavelmente passa pela escala regional, nacional e internacional, que entendemos estarem atrelados o nautismo, o sentido de identificação e o território. Haverá o desafio de notar quais os beneficiados no processo de transformação da realidade territorial em cidades litorâneas brasileiras, seja desde a industrialização, os grandes projetos de investimento ou o turismo. Na concepção de que podem haver encontros a serem emanados de um sentido oriundo do

lugar, a reorganização do território, se não interrompida, haverá de espalhar e prolongar seus benefícios.

O sentido alinhado à história e favorecido pelo período. Horizonte temporal curto e espacial local: a cidade. Ora confunde-se com um plano estratégico, ora com um projeto de refuncionalização urbana. Mas não se prende à uma cartilha formal, muito embora aponte carências e sugira normatizações.

4.6.4 Forma e imagem da cidade

Partimos, aqui, da condição da forma para a identificação espacial, uma vez que a imagem deve ser considerada um dos requisitos na constituição de um lugar turístico (YÁZIGI, 2001). Nesta proposta, o lugar é munido do conceito de imagem. Por ser um conceito utilizado por diferentes áreas, tais como a semiótica, o marketing e o urbanismo, dedicaremos brevemente sobre a concepção a que nos referimos como caminho para compreender os embates que sustentam as questões em nossa busca pela compreensão da integração das marinas ao território.

A preocupação com a forma urbana entendida a partir das perspectivas da paisagem⁶⁹ tem suscitado, por décadas, diversas pesquisas e tendências visando sua compreensão. No início da década de 1970, T. S. Pinto (1972) apresentava esta argumentação, considerando que a diversidade de explicações, ou “diferentes metodologias que visam a compreensão da cidade” leva a admitir a incipiência científica da problemática da forma urbana (p.191). Dentre as correntes que se desenvolveram desde o último terço do século XX, a compreensão dos aspectos simbólicos e suas relações espaciais na cidade adquiriu com K. Lynch um horizonte ao urbanismo, diante da questionável validação da forma urbana enquanto status científico (Ibid.).

A paisagem enquanto categoria serve de parâmetro para análises sobre a imagem e representação do espaço, muito embora não devam ser conceitos confundidos (SANTOS, 1997; SANTOS, 2010). Por isso, ao passo que a paisagem tenha importância na identificação do espaço e, até mesmo nas relações de produção, entendemos que ela influencia na formação socioespacial urbana. Entretanto, não atribuímos ao conceito o protagonismo metodológico desta tese, senão o de recurso de pesquisa empírica.

⁶⁹ Diferente da forma urbana a partir das perspectivas da cartografia.

Dois princípios associativos da representação podem nos ajudar a compreender o significado de marinas para associá-lo à imagem da cidade. A materialidade sgnica que resultante de uma associao por similaridade e contiguidade no se restringe ao seu carter visual. “Alguma coisa imagem na medida que fruto do processo cognitivo” (CARAMELLA, 1996). Em outras palavras, a imagem e o conhecimento esto intimamente relacionados, ainda que familiaridade represente o conhecimento atravs dos sentidos, da experincia, enquanto as ideias representam o reconhecimento atravs do intelecto (Id., Ibid.).

Para L. D. Ferrara (2000), a cidade pode ser objeto de conhecimento a partir da imagem e do imaginrio. Tendo a cidade como “espao que agasalha uma relao social [...] a cidade, a partir da imagem e do imaginrio, um espao fsico que se individualiza” (p.194). Buscando desconstruir a noo meramente visual sobre o campo de anlise da imagem, a autora atribui a discriminao e a generalizao como componentes indispensveis para a compreenso de uma cidade. Atribui imagem e ao imaginrio sintaxes prprias, em que algumas propriedades levam inteligibilidade da cidade, e tambm, sua organizao (Id., Ibid.).

A busca por um entorno contemplativo e, com isso, aprazvel aos cidados que habitam uma cidade deve ser destacado como fator vida. Ao referir-se qualidade ambiental das cidades americanas, K. Lynch (1960) afirma serem raras, seno impossveis, as cidades qualitativamente agradveis. Os aspectos intrnsecos dos indivduos e a participao destes na forma da cidade possibilitam reconstrues com base na clareza ou legibilidade da paisagem. A cidade pode adquirir significados especiais, tendo em vista que “uma base clara do meio ambiente uma base til para o crescimento do indivduo” (p. 14).

Em termos de planejamento, a recomendao deixada por Lynch de que seja buscada uma organizao de modo aberto, possibilitadora de continuidades. A construo da imagem, neste sentido, pode se voltar concrdia de grupos, uma vez que possvel “um modelo de ambiente que muitos possam desfrutar” (Ibid., p.17). Tais preocupaes, publicadas em sua obra intitulada *A Imagem da Cidade* (1960), propunham, atravs de algumas categorias, a preocupao com o entorno urbano na vida das populaes.

A legibilidade, uma das categorias propostas por Lynch, conota a clareza espacial de uma estrutura fsica. Por isso, “desempenha tambm um papel social [afinal] um meio ambiente caracterstico e legvel no oferece apenas segurana mas tambm intensifica a profundidade e a intensidade da experincia humana” (Ibid., p.14-15). A imaginabilidade, por

sua vez, caracteriza-se pela identificação entre um objeto e um observador qualquer. Ou seja, uma aptidão dada a tal objeto em se apresentar aos sentidos de forma intensa e definida. “Uma cidade imaginável (aparente, legível ou visível), pareceria muito bem formada, distinta, notável” (Ibid., p.20).

Anos mais tarde, o autor aprimora suas colocações acerca da mesma problemática. Agora com um adensamento conceitual em relação aos aspectos políticos e históricos. Em um dos temas centrais de *A Boa Forma da Cidade* (1981), investe na discussão acerca de uma teoria normativa geral da cidade que leve em consideração a forma física. Para Lynch (2010), os avanços teóricos em relação à origem, ao desenvolvimento e ao funcionamento das cidades são reconhecidos. O mesmo se dá em relação às teorias normativas, que classifica a cidade como cosmos, a cidade como máquina e a cidade como organismo; as teorias do planejamento, ou ainda, as teorias da decisão (Id., Ibid.).

Entretanto, ao evidenciar como objeto as formas da cidade associadas aos mecanismos de planejamento, ainda são inexistentes teorias mais avançadas, limitando-se a dogmas e opiniões sem haver um esforço sistemático entre forma e valor, perpassando pelas relações sociais. Utópicas, revolucionárias, científicas ou técnicas, as limitações são inevitáveis em termos teóricos (Id., Ibid.). Existiriam alguns motivos pelos quais o autor atribui a impossibilidade de, o que denomina, uma teoria normativa interligada. As chamadas objeções se sucedem na argumentação do autor, explicando pontos importantes acerca da problemática da forma da cidade.

Por mais que haja condições físicas mínimas a satisfazerem a vida em sociedade, não se pode atribuir o mesmo às formas físicas. A incompatibilidade entre forma e relações sociais se dá como variável inerente às sociedades, apesar de indícios de padrões comuns. Não é possível generalizar a satisfação humana a partir da forma física, mas sim se consideradas as especificações particulares (Id., Ibid.).

De modo que é possível considerar as influências recíprocas entre forma física e social, o que leva Lynch (2010) a afirmar:

Se se pretende modificar a qualidade de um local, normalmente é mais eficiente alterar, em conjunto, o cenário físico e as instituições sociais [...]. Tendo em conta esta interligação íntima, ainda é importante estudar o efeito da variação de uma característica, ao mesmo tempo que se mantém a outra constante, para se conseguir chegar a um entendimento do conjunto. Os investigadores sociais raramente compreendem este fato e analisam os padrões sociais como se eles acontecessem em pontos sem espaço. Os investigadores espaciais são mais tímidos e dificilmente se atrevem a

negligenciar as pessoas na análise do espaço. Contudo, é evidente que os padrões físicos exercem efeitos importantes sobre as pessoas, tendo em conta um conjunto de padrões sociais, e que uma análise destes efeitos físicos é importante para se compreender o conjunto. (LYNCH, 2010, p.100)

A noção de conjunto pelas categorias espaço e sociedade pode vir a se tornar um indicador da *boa forma da cidade* “por causa de certas regularidades na natureza dos seres humanos e suas culturas” (Ibid., p.101). As mudanças físicas acabam por exercer alguma influência social, não necessariamente vinculadas a uma mudança social importante, ou seja, não irão resolver os problemas territoriais, mas podem modificar alguns rumos que, por mais que seletivos, não são necessariamente arbitrários. Assim, “a mudança física pode ser utilizada para apoiar, ou mesmo provocar, a mudança social” (LYNCH, 2010, p.102).

4.6.5 Imagem e turismo: um debate entre a semiótica e o funcionalismo

Muito embora tenhamos apontado para as bases teóricas que atribuímos a noção de imagem, é importante dar algumas considerações acerca de outra abordagem importante no que diz respeito ao turismo. A ideia de que a semiosfera ou a imaginabilidade se ocupam exclusivamente do território turístico não pode deixar de ser relativizada. Uma outra vertente metodológica a ser considerada, independente de suas características, fins e limitações sob o ponto de vista da compreensão da organização espacial, é a perspectiva mercadológica dos destinos turísticos. Esta perspectiva não é de nossa alçada e, apenas estaremos apontando de maneira superficial sobre o que se trata, pois não há como desconsiderar a influência e as contribuições, ainda que secundárias, desta perspectiva. É por isso que temos dedicado pequenas sínteses, de maneira complementar, acerca dos conceitos técnicos oriundos do turismo.

A imagem pode ter outra conotação. Para o marketing, este conceito prioriza o produto. Assim, a imagem da cidade se aproxima à uma concepção que supervaloriza a forma retível de um fragmento ou paisagem, dando-lhe argumentos persuasivos direcionados ao consumidor.

Essa abordagem funcionalista, por mais que atue sobre outro entendimento, contribui para a compreensão da cidade contemporânea. O turismo como uma das expressões irrefutáveis das dinâmicas sociais no território se encarrega de reunir e manipular significados

de modo a resultar em uma consolidação econômica e identitária das cidades. Esta corrente apresenta a cidade como destino, não pretendendo servir aos discursos e propósitos enquanto panacéia aos efeitos da dualidade social, mas atender a promoção de locais que, por sua vez, pode ser cobiça de mais ou menos atores envolvidos.

Baseado nessa dupla apreensão do conceito de imagem pelas quais o turismo tem realizado pesquisas, consideramos para nossa tese aquela voltada à identificação espacial. Trata-se de uma aproximação maior às bases da forma, mas que não nega a importância do significado intrínseco em aspectos subjetivos no nível do indivíduo. Assim, a paisagem pode ser uma maneira de se discutir a identificação espacial de um lugar, fornecendo pistas para interpretações de como a sociedade se enxerga, se apresenta e se projeta.

4.6.6 Imagem, imaginário e o turismo

L. Ferrara (2000) aproxima a imagem do imaginário. Na sua opinião, em conjunto, imagem e imaginário atuam na produção de discursos, na transformação de arquétipos culturais e no diálogo com a história urbana.

A imagem da cidade constrói [...] um sistema de ordem que comunica um código, um modo de entender, avaliar e valorizar a cidade. É institucional e, no nível simbólico, corresponde a uma didática que ensina o que é e quem é quem na cidade. A imagem hierarquiza o espaço urbano na medida em que é sua referência: praça central, edifício pós-moderno. [...] Pela percepção coletiva da imagem, ensina-se a identificar o poder que organiza a cidade e dela se utiliza para perpetuar-se (FERRARA, 2000, p.198-199).

Isto procede desde a arquitetura que, ao se voltar para o imaginário, se desprende da mera diluição do cotidiano para caracterizar seu plano ideológico.

A importância do conceito de imagem para o lugar turístico se associa, em nossa perspectiva, à paisagem urbana. No caso da náutica enquanto atributo imagético de um território turístico litorâneo, a conjuntura social é, também, histórica. Isso é inegável e permite que seja o turismo uma ocasião de reaproximação histórica da sociedade, ao aproximar através da imagem náutica, o brasileiro de suas origens. O desafio simbólico não é, portanto, acerca do status, mas da reversão desta lógica que se impregnou na prática de navegação.

A relação que pode existir entre a paisagem e a experiência do visitante evidencia os riscos em que pode incorrer o planejamento turístico. Se o envolvimento de um visitante não

é passível de relacionar-se ao lugar, sua experiência não pode ser maximizada. Ainda que o principal motivador de um público do turismo náutico seja a navegação, este é propenso a complementar sua experiência, podendo inclusive estender sua permanência, desde que existam condições favoráveis, que começam com uma ambiência satisfatória. Da mesma maneira, o visitante sem rótulos ou perfis definidos passará a se aproximar de uma experiência náutica, seja praticando a navegação, ou apreciando a imagem náutica do lugar (YÁZIGI, 2009).

É nesse sentido que consideramos que as exigências do turismo e das marinas por questões imagéticas próprias podem atuar como aliadas no balizamento da organização territorial das cidades litorâneas brasileiras. Neste país, em especial, temos de reconhecer o proveito a ser tirado em favor de elementos que se integram à paisagem natural, importante recurso ao turismo. Fato que não se repete para as paisagens urbanas que, raramente, podem ser consideradas recursos turísticos por completo. Ou seja, quanto mais se artificializa uma paisagem, maiores as propensões de uma confusão imagética. Fato explicado por E. Yázigi como “*anamorfoses da pobreza*”⁷⁰ (2009, p.546), da qual o turismo tem sobrevivido em nosso país. A paisagem enquanto recurso ao turismo tem nos fatores do meio físico-ecológico, *a priori*, qualidades decisivas. Esta é uma constatação de que as cidades brasileiras tem passado por um processo de enfeimento sem precedentes na história da humanidade (YÁZIGI, 2009). Um modelo que precisa ser encarado como problema para o desenvolvimento do turismo e a organização do território, pois envolve o espaço de todos.

4.6.7 Imaginabilidade marítima e territorialidade náutica

No segmento náutico, o Brasil deixa a desejar em sua postura de gestão, não somente pela dimensão simbólica (histórica e cultural) que lhe compete, mas pelos rearranjos que o tema possibilita ao território, agregando oportunidades para espaços, em muitos casos, degradados. Isto passa, necessariamente, por um questionamento sobre o ideário coletivo em relação aos padrões culturais e políticos sustentadores de uma *mentalidade marítima*. Iniciaremos a presente seção com base nessa premissa.

Sobre a *mentalidade marítima*, existem basicamente duas direções que consideramos importantes: primeiro, enquanto elemento cultural a ser valorizado em uma sociedade. Neste

⁷⁰ O autor associa a esta técnica artística de projeção de imagens aparentemente deformadas, a ambiência urbana de países pobres e medianos, como o Brasil.

aspecto, J. C. Lodovici (2000) apresenta diversos elementos para a realidade brasileira, desde seu contexto histórico. Também devem ser destacadas as contribuições do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e antigo Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) com algumas publicações orientadas a esse temário⁷¹, além do Programa de Mentalidade Marítima da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (PROMAR-CIRM).

A outra perspectiva sustenta uma inclinação a ser levada no âmbito das posturas de planejamento territorial. O Livro Azul, da Comunidade Europeia, é um importante exemplo nesse sentido, que atribui a necessidade de estabelecimento de consenso de comunidades locais e regionais para uma abordagem na elaboração de uma política marítima integrada (COMUNIDADE EUROPEIA, 2007; 2009).

Os europeus possuem preocupação com a mentalidade marítima pois já tiveram uma fase histórica de expansão marítima, no século XVI. Os povos brasileiros e latinos, de uma maneira geral, não passaram por essa elaboração de sentido. Desse lado do Atlântico, foram passivos nesse processo, não tendo uma matriz histórica marítima marcante enquanto orientação. Fato que, mesmo após antecedentes históricos, somente veio a ser transformado com Lei de Modernização dos Portos (BRASIL, 1993).

No Brasil, até recentemente, as perspectivas marítimo-portuárias se manifestaram de maneira discreta, limitada a âmbitos restritos de debates. O mar carece de um posicionamento sistemático na organização do território, enquanto espaço de usos múltiplos, espaço de fluxos, espaço de fronteira com o mundo, recurso biotecnológico e mineral, espaço de estratégia para a própria identificação do povo com os territórios litorâneos. A valorização do mar ocorre de maneira reducionista, melhor sendo considerada uma exploração, quando não pelos grandes projetos desenvolvimentistas⁷², pelos agentes imobiliários do turismo de massa e seletivos, como se tornaram, de certa forma, os portos de lazer no país a partir do segundo terço do século XX.

O mar e as praias enquanto elementos da paisagem desempenham um recurso estético buscado pela massa turística, especialmente nas cidades. Trata-se de um “ideário

⁷¹ Ver **Patrimônio Cultural Naval do Brasil**. SPHAN/Pró-Memória – Ministério da Cultura. 1ª ed. Brasília, Banco Central do Brasil.

⁷² Basta considerar os megaprojetos ao longo dos últimos cinquenta anos da Companhia Siderúrgica Nacional, Programa Nuclear Brasileiro, Exploração de Hidrocarburetos.

turístico/paisagístico vigente socialmente” (MACEDO; PELLEGRINO, 1999, p.158). O valor paisagístico do mar é engrandecido desde as múltiplas características que recebe: excepcionalidade, estética, afetividade e simbolismo (MACEDO, 2007). Neste conjunto de atribuições encontramos elementos que reforçam a importância da imagem na urbanização litorânea, e esta concepção nos aponta para a forma da cidade enquanto uma demanda importante para as sociedades, e no caso das marinas, imprescindível, uma vez que a busca pelo lazer e contato com o meio aquático exige e se abastece desse padrão estético.

Por perceber a lacuna existente na organização territorial litorânea e visando sua reorganização, tanto na escala do lugar como das relações de trabalho, buscamos propor a conjugação de imaginabilidade e mentalidade marítima, e propomos suprimir a mentalidade, por entender que este termo ultrapassa os alcances de nossa investigação. Assim, a imaginabilidade, baseada em K. Lynch, completa-se do temário marítimo, para tentarmos aproximar a condição imagética que permeia o turismo, a visitação, a ambiência em lugares náuticos. Uma imagem náutica, que é universal, pode se tornar um sentido ao lugar turístico marítimo.

Se entendermos a identificação espacial como doutrina em uma instável sociedade moderna, ainda que num sentido teórico, poderemos associar a referência de um povo com o seu meio de vida. Não podemos, entretanto, chegar ao peso legitimador de uma identificação territorial concreta, mas trataríamos de territorialidades enquanto dimensões simbólicas e funcionais (HAESBART, 2005). Dar significado ao território pode estar associado à estratégia de poder predominante, mas não único, em cada subespaço. Entendemos por territorialidade um reducionismo proposital que auxilie na compreensão de lógicas parciais de uma configuração territorial maior. A territorialidade, assim, não teria o mesmo status metodológico de espaço geográfico e território usado, sendo um recurso analítico para a compreensão de complexas tramas desde uma perspectiva dada a priori. Ou seja, não existe a territorialidade em si mesma, mas sim a territorialidade de algo (seja um grupo social, um fragmento urbano, uma rede, um fenômeno, etc.).

As dimensões simbólicas e funcionais que podem ser atribuídas às marinas enquanto fontes causadoras de uma territorialidade se restringem ao espaço interno das marinas. A identificação espacial, seja sob o ponto de vista da paisagem ou das relações sociais, se volta para um grupo específico e seletivo. Por outro lado, a territorialidade inversa, ou seja, emanada ao espaço externo de marinas é que se figura como a questão desafiadora de análise, uma vez

que temos acompanhado a evolução do fenômeno (portos de lazer) rumo a um distanciamento entre o homem e a náutica. Isto se consolidou na época dos clubes e se mantém na época das marinas, embora hoje regulado pela economia e não pelo status, ainda que este último não deva ser desconsiderado.

Se dermos outra ênfase à territorialidade, como tentativa de torná-la um movimento menos restrito no âmbito do lugar, poderíamos propor uma territorialidade náutica. Seriam ações a conduzirem um subsistema específico (territorializado) cujo esforço estivesse em gerar uma identificação ao espaço geográfico. Não se propondo a ser o único e nem o principal, mas um entre outros subsistemas que ofereçam ao território um conteúdo inteligível. Seria a constituição de um patrimônio ambiental urbano, cujo conteúdo necessite ser emanado de uma, ou mais, pedras angulares (YÁZIGI, 2006a).

As múltiplas territorialidades que convivem no espaço podem ou não serem dotadas de um sentido. Esta é uma opção conjunta da sociedade e se dá no nível das gerações e não das governanças. A inexistência de sentidos simbólicos e funcionais pode ser motivo de territórios alheios às vontades endógenas, alvos fáceis das redes. Resultam em cidades verticalizadas em seus diferentes subsistemas: marcadas por segmentos ao invés de sentidos.

A multiterritorialidade (HAESBART, 2004) seria uma condição de complexidade pela qual devemos admitir a influência de mecanismos normativos, movimentações simbólicas no seio cultural de dada sociedade, interesses e riscos de mercado e outras contrarrazões. Nesse amálgama, o *nautismo* enquanto tema afim às diversas perspectivas postas seria um dos centros de convergência funcional e simbólica territorial, campo de embates a tolher as abruptas divergências historicamente existentes na sociedade. Uma construção aparentemente utópica para a realidade brasileira, mas que em termos conceituais pode ser levada adiante, a ponto de buscar desvendar a aguda seletividade e pontualidade locacional das marinas na realidade das cidades litorâneas.

Sendo que a reivindicação por um entorno qualificado pode se tornar, ao mesmo tempo, uma vontade social, uma estratégia funcional e uma afirmação cultural, pode a territorialidade náutica se constituir em elo comum entre estas perspectivas? A desafiante implantação de uma praça náutica unificando mercado, política, cultura, economia e cotidiano.

Enveredando pelo paradoxo existente entre as exigências estéticas da atividade turística e a condição urbana de cidades turísticas no litoral do Brasil, apontamos para a territorialidade náutica ao âmbito interno de uma marina, dos usuários, à ocasião extrapolável de reorganização do espaço banal. Esse tipo de territorialidade, ainda que doutrinária, permitiria discussões acerca da imagem náutica no advento do turismo. Ora, se a função da cidade é marítima, a imagem náutica é, hoje, fundamental elemento de prestígio. E, se, imagem é prestígio, ao lugar a imagem pode se tornar a reivindicação por um sentido.

O turismo convergindo para a reorganização de praças públicas a partir da reanimação que estas podem receber ao reaproximar delas a multidão, dando-lhes vida, tornando-as oportunidades. Isto tendo como presságio, a afirmação de L. Ferrara (2004), para quem “sua função [da praça] é, então, agasalhar a multidão quando manifesta a necessidade de crença ou quando expressa a vontade popular” (p.46).

4.6.8 Irracionalismo no Brasil e marinas na identificação espacial

Entendemos que com a presente discussão possamos adentrar num ponto importante do problema desta pesquisa, ainda não sustentado. O estigma das marinas, enquanto objetos de alguma conotação elitista as associa, quase que automaticamente, às causas dos males inerentes ao modo de reprodução de dualidades sociais do sistema capitalista contemporâneo. Ou, em outras palavras, da reprodução de desigualdades.

Estamos provocando intencionalmente a associação das marinas a termos que atribuem conotações de segregação urbana. Vale frisar que as correlações, ora trazidas, não se referem a esses equipamentos de modo específico em suas publicações originais. Sendo assim, nossa intenção é construir, hipoteticamente, alegações de modo a dar sustentação conceitual à função territorial das marinas e sua inteligibilidade, bem como verificar semelhanças e apontar discrepâncias a partir das construções textuais utilizadas. A função identificadora das marinas tem como pressuposto, além dos apontamentos já discutidos anteriormente de pedra angular (YÁZIGI, 2006a) e imagibilidade marítima, três contribuições teóricas: o pensamento crítico acerca do antielitismo (ROUANET, 1999); a contradição social materializada nos muros (CALDEIRA, 2008); e as ilhas utópicas (GOMES, 2006) ou ilhas de primeiro mundo (FERREIRA, 2000).

Um debate acerca da refuncionalização de marinas no Brasil passa por considerações enraizadas no novo irracionalismo brasileiro (ROUANET, op. cit.). Para este autor, há necessidade de uma construção racional do discurso para se tratar de temas como o antiautoritarismo, anticolonialismo e antielitismo. Enfocaremos neste último o aspecto da contaminação do irracionalismo como modo de avançar no enaltecimento de uma função identificadora espacial às marinas.

A ascensão do irracionalismo no Brasil ganha uma nova cara no âmbito social e político. Tendo sido influenciado por movimentos contraculturais norte-americanos e operários europeus, para quem a intelectualidade figurava uma ameaça, as heranças de origem interna “são igualmente inegáveis” (ROUANET, 1999, p.125). O mais importante dos fatores internos, a política educacional, tornou a incultura uma constante, e o não saber uma norma de vida (Id. Ibid.).

O distanciamento entre a teoria e a vida acaba consolidando uma sociedade que se agarra firmemente à crença em estereótipos livrescos, demonstrando seu irracionalismo de formas comportamentais, teóricas e políticas. O irracionalismo é mero oportunista que sob atitudes e não sob práticas usa as tendências e os discursos alheios para estimular estados de espírito anticolonialistas, antiautoritários e antielitistas: paradoxalmente tendências racionais (Id., Ibid.). Centramo-nos ao antielitismo como tendência em desqualificar a alta cultura desconsiderando que os meios de difusão cultural constituem-se em potencial renovador (Id., Ibid.), veja-se os exemplos da moda, do ballet e do futebol, e em movimento contrário, da capoeira, da feijoada e, como mostraremos através da gênese das marinas, dos portos de lazer.

Não se trata de desmerecer, portanto, a cultura popular, que é um assunto de prioridade na sociedade brasileira. “O que ameaça a sobrevivência da literatura de cordel não é *Femnegan’s Wake*, e sim a telenovela [...] Uma das funções da cultura é permitir-nos viver nossas fantasias de identificação. Sentimo-nos visados pela cultura, seja ela superior, seja inferior, quando ela interage com nossa própria estrutura imaginária” (Ibid. p.130-131).

Há de ser superado o monopólio de cultura superior por parte da classe alta, e compreendido, não mais por posturas irracionais, que só distanciam o vislumar de uma “luta emancipatória” pelos “riscos de nivelamento imanentes à lógica da indústria cultural” (Ibid., p.130). O que queremos dizer, em outras palavras, é que a náutica mereça ser revista

no âmbito das informações e das normatizações a partir de um debate racional. A possibilidade de democratização dessa prática, que amplie exponencialmente o número de adeptos no Brasil, precisa ser enfrentada de maneira antecipada por planos de ordenamento, em mar e em terra. Caso contrário, será uma nova apropriação de interesses meramente econômicos, que culminará em novos conflitos na sociedade e no território litorâneo, em especial.

4.6.9 Muros e ilhas na cidade pós-moderna

Encaminhando a discussão para os ambientes construídos e desenvolvimento urbano visamos trazer embasamento sobre os condomínios no Brasil, bastante discutido por alguns teóricos da cidade. Fenômeno em todo o mundo, ainda que o “interesse crescente por este tema é visível quando se observa a multiplicidade de publicações recentes [contudo] pode-se dizer que seguem os mesmos caminhos da literatura internacional, sem avançar em uma discussão teórica mais abrangente” (SILVA, 2009, p.11). Tentaremos trazer algumas das principais alegações sobre estes padrões de urbanização.

Esses espaços fechados se constituem em buscas por parte de grupos sociais ligados a alguma ideologia ou, como tem sido mais comum, de cidadãos comuns que buscam segurança e qualidade de vida. “As razões [desse tipo de] confinamento são múltiplas e não só de segurança [...] a melhor resposta que se consegue dar face à violência, ao assédio sexual, à incapacidade administrativa de manter um meio ambiente agradável, à visão do indesejado convívio com a miséria” (YÁZIGI, 1998, p.39). Os confinamentos, tornados visíveis pelo turismo, indicam (e reforçam) para os desacertos no planejamento territorial do país.

Tais espaços introduzem padrões de sociabilidade (SILVA, op. cit.) que, paradoxalmente, resultam em uma liberdade vigiada, por isso não devendo ser entendido como comunidades, em que existe uma proximidade social entre as pessoas, senão enquanto comunidades artificiais, marcadas pela “ausência de um sentido de coletividade” (LOPES; MONTEIRO, 2009, p.23). Tal tendência atual ao confinamento é tão somente uma autodefesa à precariedade com que se depara a organização do território em países como o Brasil (YÁZIGI, 1998). Se o turismo é uma lente para o planejamento territorial, as marinas

podem ser consideradas objetos de precisão para realidades específicas, a saber, lugares e seus acontecimentos.

A obra de T. P. Caldeira (2008) é tida enquanto uma das principais referências ao tema dos condomínios no país. Muito embora a autora se refira a este fenômeno na cidade de São Paulo, seu trabalho extrapola para a realidade do país, pela abordagem como trata de temas como cidadania, espaço público, violência e democracia. Para ela, os enclaves fortificados:

estão mudando o panorama da cidade, seu padrão de segregação espacial e o caráter do espaço público e das interações públicas entre as classes. Incluem conjuntos de escritórios, shoppings centers, e cada vez mais outros espaços que têm sido adaptados para se conformarem a esse modelo, como escolas, hospitais, centros de lazer e parques temáticos. Todos os tipos de enclaves fortificados partilham algumas características básicas. São propriedade privada para uso coletivo e enfatizam o valor do que é privado e restrito ao mesmo tempo que desvalorizam o que é público e aberto na cidade. São fisicamente demarcados e isolados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos [...] espaços autônomos, independentes de seu entorno. (CALDEIRA, 2008, p.258-9)

Devido às tendências modernas nos modos de vida social, o espaço público possui sua natureza transformada. As interações e os encontros se tornaram suspeitos e restritos e a cidade passa a enfrentar uma desqualificação desses locais. Em detrimento à esta nova tendência, os enclaves fortificados se munem de um valor simbólico, criando “meios para a afirmação de distância e desigualdades sociais” em que diferenças passam a ser tomadas enquanto desigualdades (Ibid., p.259).

Os condomínios fechados vem sendo, via de regra, criticados por estabelecer modelos socioespaciais que vá contra a democracia ou à redução da autonomia do poder público (SILVA, 2009). Ao verificarmos o fenômeno das marinas na escala local de análise, Angra dos Reis, é possível relativizar esta última assertiva. Áreas envoltas de muros se privam de normatização pública, ficando atrelados a regimentos condominiais que são a ascensão de critérios de uso coletivo de uma propriedade. Esse município viu ocorrer, de maneira concomitante, a multiplicação de condomínios náuticos e a ascensão da democracia representativa. É possível que esses processos apontem, ainda que de modo incipiente, a convergência entre a cidade e a náutica, de maneira democrática.

Por fim, a metáfora das ilhas. E. Yázigí ressalta a essência da graça e isolamento conferida às ilhas enquanto diferencial cada vez mais valorizado (2009). Muito embora o autor se refira às ilhas enquanto unidades geográficas naturais, é comum a referência a espaços continentais que adquiram tais características, como metáfora. A metáfora aqui é trabalhada como proposição, “recurso de estilo, ela pode ajudar o entendimento de uma situação, mas não toma o lugar da explicação” (SANTOS, 2008a, p.214). Utilizamos colocações de dois autores acerca da metáfora.

Para P. C. C. Gomes (2006), a tendência resultante do quadro de “emuralhamento da vida social”, em que “o aumento de território identitário significa uma diminuição dos espaços públicos na cidade” (p.182) deflagra a reprodução de “cidades dentro das cidades” (p.186). Estes locais, os condomínios, representam as *ilhas utópicas*, onde “trabalham a imagem de um quadro de vida alternativo de alto padrão, onde seria possível encontrar calma, segurança, lazer e prestígio” (Ibid., p.186).

A indistinção entre *sociedade* e *homogeneidade* acaba se tornando um paradigma, o mesmo ocorrendo para as noções de *cidadão* e *consumidor* (Id., Ibid.). O que faz esses locais cada vez mais distantes da condição urbana do presente é a própria fuga da condição de coisa pública. Ilhas utópicas, assim, afirmam-se pelo contraste com o entorno, ocasionando o estabelecimento inevitável de muros. Sociedade e ambiente se aliam na composição de dois mundos vizinhos e diferentes, onde a busca pela utopia resulta na negação de “princípios de vida urbana democrática” (Ibid., p.188).

Para J. S. W. Ferreira (2000), ilhas de primeiro mundo correspondem aos espaços existentes em todo o mundo com as seguintes características, entre outras: destinadas ao alto poder aquisitivo, resultantes de alto volume de investimentos público e privado, modernas tecnologias empregadas, qualidade de infraestrutura urbana. Esses locais resultam de uma confluência de ações, uma vez que tendem a selecionar o público a frequentá-lo. Neste sentido, a ação do poder público se faz presente tendo uma participação desregulamentadora. As ilhas de primeiro mundo resultam de interesses de uso restrito do território apoiados em trocas de garantias envolvendo agentes corporativos e legislativos. A esta confluência de ações D. Harvey (1989) denominou empresariamento urbano.

A mudança do gerenciamento urbano, típico dos anos 1960, em que a cidade era considerada totalidade para o empresariamento urbano significou uma ruptura no

planejamento (HARVEY, 1996). “Quando então falamos [dessa] transição [...], temos que tomar conhecimento dos efeitos reflexivos de tal mudança através dos impactos nas instituições urbanas bem como nos ambientes construídos” (Ibid., p.51). Uma característica central atribuída ao novo modelo de gestão urbana é a separação em focos de atenção nas transformações da cidade fazendo com que o projeto urbano pós-moderno passe a se preocupar com fragmentos do tecido urbano sob tratamentos diferenciados. Figura-se o novo paradigma. Estes argumentos estariam em operação no contexto amplo do capitalismo tardio e as cidades passariam a ser locus de operação das alianças de classe em seus domínios (HARVEY, 1996).

Passam a surgir os empreendimentos urbanos, que são pontuais. A fragmentação do território em localidades, no entanto,

pode ter impactos maiores ou menores [do que os locais] nos quais esses projetos venham a ser implantados. A melhoria da imagem de cidades através da construção de centros culturais, comerciais, de entretenimento, de escritórios pode ter efeitos benéficos em toda uma região metropolitana. Tais projetos podem assumir um significado de escala metropolitana e permitir a formação de coalizões que se sobreponham às rivalidades de tipo centro-subúrbio [...] Por outro lado [podem ter] um impacto meramente local [...] gerando uma coalizão de interesses formada basicamente por incorporadores imobiliários e financistas. (HARVEY, 1996, p.53)

Nesse rol de competitividade interurbana, algumas obras de engenharia seriam fundamentais na geração de uma ambiência segura para o projeto político das cidades, entre os atrativos de consumo estariam as marinas (Id., Ibid.). O fato de que esse novo modelo de gestão implica, inevitavelmente, “em algum grau de competição interurbano” (p.56), haverá uma força coercitiva externa desempenhada pela lógica do desenvolvimento capitalista [que] “poderá forçar a reprodução repetitiva e em série de certo padrão de empreendimentos” (Ibid., p.56). Tais formas similares de renovação urbana, entre as quais o autor exemplifica os empreendimentos imobiliários à beira d’água, são tidas como evidentes e suas “razões subjacentes dignas de nota” (Ibid., p.56).

A imagem como projeto urbano pós-moderno se incumbe de exercer uma função política e social, pelo fato de criar um imaginário urbano atraente, ajudando a contrapor a sentidos problemáticos da vida urbana moderna. Num contexto de auto-apresentação, há a

possibilidade de todos participarem na composição da imagem urbana e conseguirem ter alguma sensação de pertencimento.

A produção orquestrada de uma imagem urbana pode, se bem-sucedida, ajudar também a criar um sentido de solidariedade social, orgulho cívico e lealdade ao lugar e mesmo permitir que a imagem urbana forneça um refúgio mental em um mundo no qual o capital alija cada vez mais o senso de lugar. (Ibid., p.60)

As perspectivas do planejamento urbano no capitalismo tardio devem ser encaradas criticamente indicando não somente seus impactos negativos, mas também seus potenciais dotar de algum senso geopolítico na construção de alianças, conexões espaciais e encontros. Estes podem ser meios legítimos dentro do funcionamento das normas econômicas de desafiar as lógicas hegemônicas que promovem o desenvolvimento desigual e combinado (HARVEY, 1996, p.63).

5 METODOLOGIA

Através de retrocessos e avanços estabeleceu-se o percurso metodológico desta pesquisa. Para explicar esse caminho, apresentamos: bases metodológicas, concatenação conceitual, recorte temático, recorte empírico e estado da arte. Este capítulo expõe esse percurso de modo a formar uma argumentação sistemática do trabalho e alguns desdobramentos e técnicas de pesquisa. Essa construção deu suporte para que pudéssemos abstrair o objeto de estudo da realidade e sustentar as discussões que levassem à verificação da hipótese central. Percurso preenchido por análises e teorias a partir de fontes primárias e secundárias.

5.1 Bases Metodológicas

Para contextualização temática desta pesquisa propomos e partimos de enunciados de estudo. Essa dimensão metodológica busca representar “[...] combinações específicas em que as variáveis do todo se encontram de forma particular [...] seletividade [que] tanto se dá no nível das formas, como no nível do conteúdo” (SANTOS, 2008a, p.125). Uma vez apresentados os enunciados, atribuímos a existência ou não de normas, oficiais ou consuetudinárias, que estejam ligadas ao objeto. Na ausência ou insuficiência de tais normas, é buscado reconhecer as escalas de ação do fenômeno, a fim de serem tratadas as questões referentes ao planejamento territorial do turismo. Dessa forma, trata-se de uma das principais linhas de argumentação deste estudo, a contribuição do método hipotético-dedutivo.

A elaboração de uma hipótese central que conduziu toda a pesquisa foi fundamental para que pudéssemos torná-la como tese. A partir de evidências de falseabilidade, abstração de aspectos intrínsecos que pudessem explicar as relações entre as variáveis, reformulamos as hipóteses, tal como alertou W. Beveridge (1957, p.52) “Devemos resistir à tentação de sermos muito convictos às nossas hipóteses, testá-las objetivamente e modificá-las ou descartá-las tão logo evidências contrárias sejam descobertas”⁷³. O percurso de constante reformulação de hipótese tem nos conduzido na definição de uma proposição corroborável.

⁷³ Do original “*We must resist the temptation to become too attached to our hypothesis, and strive to judge it objectively and modify or discard it as soon as contrary evidence is brought to light*” Livre Tradução.

Em outras palavras, relacionar as ações atuantes e os motivos pelos quais, para a realidade brasileira, a reorganização do território costeiro a partir das marinas não se efetive.

Apresentados os enunciados de níveis gerais em relação ao tema e apoiados na afirmação de K. Popper, relacionamos os enunciados temáticos gerais às hipóteses de pesquisa. “[...] os enunciados empíricos de nível superior sempre têm o caráter de hipóteses” (POPPER⁷⁴, 1975, p.300, apud VIEGAS, 1999, p.129).

Denominamos enunciados os sistemas de ações. Fazem parte destes as normas, as intencionalidades e o uso do território. Atribuindo a colocação de Popper mencionada anteriormente, tais enunciados constituem-se nas hipóteses específicas, ou seja, a sistematização da hipótese central. Os enunciados específicos assumem o caráter dedutível das hipóteses consideradas nos enunciados gerais podendo falseá-los (Ibid.). Trata-se de identificar e analisar, nos sistemas de ações, quais permitem corroborar ou falsear a hipótese central.

Outra base metodológica que sustenta esta tese é a consideração das categorias abstratas que, para a compreensão de um objeto geográfico, se tornam referências de método fundamentais: forma, estrutura, função e processo (SANTOS, 2008c). Diluídas ao longo do trabalho, tais categorias oferecem balizamentos, ainda que de maneira implícita ao longo dos capítulos.

A concepção de totalidade, inerente ao espaço geográfico, conduz a perspectiva de abordagem de modo a captar diferentes perspectivas acerca de um recorte temático no espaço e no tempo. Tal delimitação seria uma proposta abstrata de clivagem do sistema-mundo, por meio da qual se faça possível a apreensão do objeto de estudo em relação ao conjunto. Para K. Kosík⁷⁵ (SILVEIRA, 1999), essa “totalidade concreta não é aquela dada por todos os fatos, todos os aspectos, todas as coisas, todas as relações” (Ibid., p.24).

Finalmente, as variáveis chave que sustentarão a hipótese em seus desdobramentos. O território em sua condição interescalar e multidimensional sugere abordagens diversas, mas que estabelecido o fenômeno de interesse, restringe que ênfases permitem a inteligibilidade

⁷⁴ Popper, Karl. **A lógica da pesquisa científica**. Trad. de Leônidas Hegenberg e Octanny Silveira da Mota. E. ed. São Paulo: Cultrix, 1993.

⁷⁵ Kosík, K. **Dialética do Concreto**. Tradução de Célia Neves e Alderico Toríbio. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 5ª Ed. (1963), 1989.

do objeto. Trata-se de uma trama de conceitos chave que são descobertos ao passo que se realizam as análises e a contextualização do problema.

5.2 Concatenação conceitual

O ponto de partida e matriz conceitual pelo qual sustentamos as principais reflexões ao longo das diferentes jornadas conceituais complementares é o espaço enquanto categoria e objeto da geografia. Por esta área do conhecimento, o espaço se faz a partir de concepções, derivações e abordagens. Entendemo-lo enquanto conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 2008a), por onde a vida em sociedade se materializa e pode ser analisada.

Historicizado, o espaço geográfico se territorializa sob diferentes manifestações de uso e relações de poder: é o território. Na atualidade adquire tamanha complexidade que, sob diferentes conceituações que tentam abstrair o que pode ser entendido, ao nosso ver, a partir da totalidade. No atual período histórico da globalização em que vivemos e em que pretendemos agir, essa perspectiva geográfica revisitada é essencial para a compreensão de lógicas do presente.

Destacadamente as concepções de território e de escala conduzem, num segundo momento, as linhas de discussão, enquanto que outros conceitos aparecem em sustentações mais pontuais ao longo das análises. Ao combinarmos técnicas de análise e processamento de informações para analisar as marinas, atribuímos a coexistência de escalas geográficas desde o conceito de território, onde consideramos: o território como campo de relações de poder (destacando o poder do Estado); o território singularizado no nível local, o lugar; o território usado como resultado múltiplas relações materializadas (ora orgânicas, ora globalizantes) no processo de formação socioespacial.

Já em escala, eis um dos conceitos pelos quais a geografia tem buscado renovações metodológicas. O caráter interescalar de um fenômeno espacial identifica perspectivas coexistentes de abordagem e figura em um debate ainda em aberto para a geografia (CORRÊA, 2010). Partimos da seleção de enfoques baseados em planos oficiais e perspectivas de síntese condizentes aos conceitos de território, região e lugar. Denominamos escalas político-administrativas e escalas do fenômeno, respectivamente.

5.3 Recorte temático

De tema a objeto de estudo, podemos considerar que os esforços realizados se basearam em três sistematizações propostas: sistematização dos portos, sistematização da navegação, sistematização do turismo náutico. Tais procedimentos, ainda que sob a forma de trabalhos programados, tipologias ou ensaios, serão apresentados com o intuito de sustentarmos esse trânsito metodológico, e não como resultados de pesquisa. Após essa explanação acerca do tema de pesquisa, conferimos sua delimitação enquanto objeto de estudo.

O que torna o turismo náutico objeto de interesse da geografia e do planejamento?

O turismo náutico é um segmento de turismo (BRASIL, 2006) levado à agenda de planejamento do Ministério de Turismo. Diante da publicação do *‘Livro Náutico: Orientações Básicas’* (BRASIL, 2008), esta modalidade de turismo passa a priorizar oficialmente as práticas ligadas à náutica, em que a utilização da embarcação é o principal motivador prática turística, incluindo-se os cruzeiros (BRASIL, op cit. 2006). Fato que imprime na configuração territorial objetos a serviço de intencionalidades: uma materialidade apreensível sob a análise espacial. O Brasil acompanha um período, em aspectos políticos e econômicos, favorável ao fenômeno que estamos analisando. Pretendemos ampliar este cenário ao aspecto socioespacial. Consolidá-lo como ocasião de reorganização do território, pode permitir a inclusão social, e a diminuição da pobreza, mesmo que em subsistemas de análise.

Em nossa proposta de sistematização do Turismo Náutico, classificamos o turismo de cruzeiros e de marinas enquanto subsistemas distintos quanto à perspectiva da organização do território. Acerca dos cruzeiros marítimos, é noutro conjunto de conceitos e de apreensões que uma proposta de análise territorial deva ser encaminhada.

Figura 4 – Sistematização do Turismo Náutico como objeto de pesquisa

O esquema acima exprime a abordagem feita por esta tese, bem como exime a abordagem sobre outro subsistema de análises que não pode ser contemplado pela mesma metodologia. A contextualização do tema e de conceitos que regem as análises é um parâmetro ilustrativo da metodologia de pesquisa.

Fonte: Organizado pelo autor

Qual a classificação dos portos na atualidade? Onde e quando surgem os portos de lazer no Brasil? Como e quando surgem as marinas?

A conceituação de marinas é etapa importante pela própria condição de incerteza sobre o que venha a significar este termo. Assim, tanto uma definição conceitual quanto uma classificação são apresentadas, como forma de ensaio. A lacuna conceitual desta definição de marinas foi provocada em função de um dos aspectos da problematização ser a mistificação acerca do termo no Brasil. Isto torna o presente exercício numa oportunidade em aprofundamentos não somente teóricos e conceituais, mas também técnicos na pesquisa.

A navegação evolui ao longo dos milênios, adquirindo novas funções, que remetem desde meio de deslocamento e transporte, até usos para carga e a guerra; para então, com a modernidade, ser também difundida enquanto cultura para a fruição e lazer; para o turismo. Assim, os portos também evoluem, se especializando tanto sob os avanços produtivos e logísticos como das atividades náuticas. Desse modo, os portos de lazer abrangem um

conjunto de instalações que evoluíram sob três períodos principais no Brasil. Após apresentar a gênese das marinas, apresentaremos uma proposta de classificação no intuito de compreender as particularidades desses objetos.

5.4 Recorte empírico

De objeto de pesquisa a fenômeno, pretendemos dar ênfase à materialização das marinas. Onde estão localizadas? Quais as condições espaciais para a implantação e viabilização de marinas? Qual a distribuição na Costa Atlântica nacional? Empiria essa que, analisaremos quanto aos processos, agentes e normas que têm representado a evolução do fenômeno no país e as implicações espaciais sob diferentes escalas.

No território litorâneo brasileiro, os portos de lazer se localizam a partir de uma série de condicionantes que podem ser classificadas em naturais, socioeconômicas e políticas. As primeiras dizem respeito à própria capacidade de, sem maiores intervenções tecnológicas, se realizarem as atividades náuticas e operações para embarcações, um importante motivo pelo qual grande maioria das embarcações de recreio estão nessa região (FIGURA 3). As segundas consideram a condição econômica requerida, em nosso país, para que se materialize a atividade náutica. As terceiras significam os instrumentos legais e jurídicos que possibilitam ou impedem a realização de atividades relacionadas à náutica. As leis ambientais, em sentido amplo, se destacam como principais condicionantes regulatórias⁷⁶.

Figura 5 – Distribuição da frota nacional de embarcações de recreio.

A figura anterior expressa a proporção de embarcações no país. Esta quantificação não considera embarcações de alumínio.

⁷⁶ Esse momento consiste na elaboração de cartografias temáticas específicas, constituindo num resultado de pesquisa.

A materialização dos portos de lazer no litoral brasileiro foi analisada em manuais e catálogos de especializados de divulgação sobre náutica. A partir da listagem realizada em fontes especializadas no assunto (Apêndice I) e minuciosa busca, verificamos através de técnicas de fotointerpretação em imagens de satélite disponibilizadas pelo programa GoogleEarth, as coordenadas dos equipamentos náuticos. Elaboramos um mapa temático contendo a distribuição das marinas e portos de lazer no litoral brasileiro onde foi possível apontar para estados litorâneos em que o fenômeno se destaca. Isso não significa uma abordagem encerrada, uma vez que há portos de lazer que não possuem divulgação e o acesso à informação com instituições oficiais dos estados e municípios não ocasionam respostas, em sua grande maioria. Há também instalações que surgiram após o período de nossas coletas que se estendeu de 2009 a 2011. De modo que tal catalogação e mapeamento precisa ser periodicamente atualizados.

A identificação do fenômeno dos portos de lazer na costa atlântica brasileira necessitou de uma síntese cartográfica para podermos desenvolver as análises de viabilidade e de fato. Uma classificação do litoral foi apresentada (Mapa-apêndice 5) para dar maior qualidade nas interpretações, visto que a linha de costa é bastante extensa. Adaptamos de A. Ab'Saber (2006) a classificação do litoral brasileiro em seis componentes/trechos: Equatorial Amazônico, Setentrional do Nordeste, Oriental do Nordeste, Leste, Sudeste e Sul (Mapa 4). As diferenças entre a proposta deste autor e a nossa está nas zonas de transição, onde definimos a partir dos limites administrativos municipais. Mais informações sobre esse procedimento está no item *Considerações sobre os aspectos Físico-Naturais da Zona Costeira Brasileira*, no referencial teórico.

Para a realização empírica desta pesquisa percorremos em busca de qual a realidade que daria conta de representar a distribuição espacial dos portos de lazer no litoral brasileiro. Num primeiro momento, foram identificados subespaços ao longo da Zona Costeira brasileira que apresentassem manifestação concreta de portos de lazer: alguns municípios lindeiros da Lagoa dos Patos; Grande Florianópolis (ilha e continente); Baixada Santista; Litoral Norte de São Paulo; Litoral Sul Fluminense; cidades da barra da Baía de Guanabara (Rio de Janeiro e Niterói); Grande Salvador. Estes locais (Mapa 4) apresentam características importantes ao fenômeno remetendo, em partes, o que D. Moura (2008) atribuiu à regionalização da indústria náutica. Cada local com suas particularidades, a relação entre os portos de lazer e as

relações de trabalho na indústria náutica e em serviços especializados se estabelece no território. No entanto, um forte indicativo na dimensão territorial do fenômeno é o fato de que cerca de 60% das embarcações litorâneas de recreio estão na região Sudeste (ACOBAR, 2011). Este fator pesa na atenção a ser dada à esta região enquanto espacialidade com elementos extrapoláveis ao fenômeno no litoral brasileiro.

Mapa 2 – Distribuição das principais concentrações dos portos de lazer no litoral brasileiro / Principais concentrações de equipamentos (clubes náutico, iates-clubes, marinas)

Alguns municípios estão incluídos por constituírem, em contexto regional, espaços de concentração de equipamentos. Outros despontam individualmente. Este conjunto de mapas aponta, de maneira preliminar, a espacialização do objeto de estudo. É notável a predominância de portos de lazer, em suas diferentes categorias, no litoral sudeste do país.

Fonte: Organizado pelo autor

Após identificarmos a concentração do fenômeno nos trechos acima apresentados da Costa Atlântica nacional descobrimos o município onde se manifesta de forma avançada: Angra dos Reis, no litoral sul fluminense (Mapa 3). Ali se apresentam as mais famigeradas instalações de apoio náutico do tipo marinas, bem como situações importantes sobre a interface territorial. Por que o fenômeno das marinas se destaca em Angra dos Reis? O que isso implica na organização do território sob diferentes escalas? Que conclusões podem ser tiradas a partir dessa constatação?

Mapa 3 – Localização de Angra dos Reis/RJ

Fonte: Organizado pelo autor

Muito embora seja possível apontar para algumas das respostas das perguntas acima, é necessário que façamos uma análise mais aprofundada sobre diversos aspectos da realidade deste local e seu contexto regional. Apenas para reforçar: no âmbito espacial, Angra dos Reis está entre as duas principais cidades do país, em população e riqueza, a saber: São Paulo e Rio de Janeiro; no âmbito temporal, Angra dos Reis foi um dos primeiros locais colonizados pelos portugueses, tendo sua história confundida com a própria história do país, após a colonização portuguesa. Diante dessas constatações bastante conhecidas, iremos averiguar sob as teorias já apresentadas no capítulo anterior, aspectos que marcam esta unidade geográfica de análise para desvendarmos os questionamentos postos.

5.4.1 Fontes de informações in locu

A pesquisa que temos realizado constitui-se, essencialmente, em observações de campo, análises de documentos oficiais, técnicos, teóricos e de outras fontes e entrevistas, conversas orientadas com especialistas e representatividades sociais em geral nos assuntos ligados ao objeto de pesquisa.

Em relação ao levantamento das informações pessoais, diversas pessoas estiveram envolvidas, de alguma maneira, nos assuntos abordados para conversas orientadas. As informações obtidas, foram anotadas e registradas e sugeriram delinear os percursos investigativos para avanços na pesquisa.

Achamos mais adequado considerar tais procedimentos enquanto conversas orientadas do que procurar legitimá-los enquanto mecanismos usualmente categorizados em pesquisa social, como são denominadas as entrevistas não-estruturadas ou focalizadas (MAY, 2004). Mais adequado seria considerar, de acordo com a tipologia de J. Galtung⁷⁷ (1966 apud VIEGAS, 1999, p.131-135), enquanto um ambiente informal (em alguns casos formais não-estruturados), uma vez que o procedimento consiste, antes, em técnicas de observação do que de entrevistas propriamente dito (GALTUNG, op.cit; LAKATOS; MARCONI, 1992). Isto por entender que durante essas abordagens, em específico, não tivemos a intenção de codificar as informações obtidas, na interpretação de L. Strauss, pois nossa preocupação na

⁷⁷ Galtung, Johan. *Teoría y métodos de la investigación social*. Buenos Aires: Editora Universitária, 1966.

maioria das vezes fora de encontrar caminhos para o próprio percurso investigatório, e não resolver hipóteses categoricamente relacionadas (STRAUSS⁷⁸ apud MAY, 2004).

Levantamentos padronizados foram testados em algumas situações, no entanto, se mostraram pouco eficazes na compreensão das diferentes dimensões envolvidas. Ocorreram em número significativamente menor, na medida em que nos esforçamos em gerar dados quantitativos, em momentos analíticos apenas essenciais. Em alguns casos, as opiniões tiveram de se ater a alguns tópicos, não sendo suficientemente expostas com relação ao objetivo de abordagem. Isto devido à complexidade intrínseca na relação de nossas variáveis gerais de estudo (marinas e organização do território). Fato que, muitas vezes, fica restrito à qualquer fonte de informações objetivas.

Essas entrevistas e conversas orientadas, por sua vez, podem ser associadas às técnicas semi-estruturadas de pesquisa social (MAY, 2004). Realizadas mediante contato ou agendamento prévio, considerando legitimação da representatividade da fonte no contexto da sociedade e do assunto. Muitas pessoas envolvidas serviram de elos ou pistas para outras fontes de informação. Informações no nível do próprio cotidiano do pesquisador, uma vez envolvido em profundidade com seu objeto.

5.4.2 Elaboração dos mapas

Uma das características fundamentais de trabalho em geografia, a elaboração de mapas na proposição de síntese e contextualização do objeto estudado, refere-se ao contexto espacial em questão. Muito embora em trabalhos científicos, em geral, seja comum a aparição de representações cartográficas enquanto figuras, a montagem de um mapa temático deve estar adequada quanto às exigências deste recurso técnico. Neste sentido, a primeira consideração que faremos, de maneira breve, é sobre a diferença de classificação entre figuras, imagens e mapas. A seguir explicaremos alguns procedimentos utilizados na elaboração dos mapas, bem como a montagem de bases de dados que sustentassem tais produtos, resultando de coletas de informações. Finalmente, encerraremos explicando o porquê da utilização de um número relativamente alto de mapas elaborados nesta tese e da opção em apresentá-los em outro volume.

⁷⁸ O material consultado não possui as referências bibliográficas. A informação sobre a obra referida é de 1988. Ver o original (MAY, T.).

A representação de algumas áreas do espaço terrestre é consolidada, até mesmo no senso comum, tal como o mapa mundi. Sob diferentes níveis de complexidade, os mapas geográficos oferecem informações sintetizadas acerca de um ou mais fenômenos em relação à área representada, tendo como parâmetros obrigatórios os elementos cartográficos de referência. Os mapas geográficos não deixam de ser figuras, mas que atendem a requisitos técnicos cada vez mais detalhados em relação ao avanço e disponibilidade de informações orbitais. Por isso, devem obedecer critérios em relação a seus componentes: legenda, escala, coordenadas geográficas, título, fontes de informação, etc. A inexistência de tais parâmetros em uma representação do espaço terrestre adquire reducionismo cartográfico, levando a considerá-la figuras ou imagens, dependendo do próprio conteúdo projetado.

Para esta tese tivemos a preocupação em apontar o que se constitui em mapa, em figura e imagem, uma vez que a própria pesquisa nos levou a, primeiro, deparar e, segundo, elaborar diversas representações espaciais. Para a elaboração desses mapas, foram realizadas pesquisas em fontes de informação oficiais, tais como base de dados do IBGE, MMA, Prefeituras Municipais, entre outras. Esta etapa não se procede sem obstáculos, uma vez que na dimensão territorial brasileira, existem variações significativas quanto à disponibilidade de informações nas diferentes unidades de federação, que dirá quanto aos municípios. Por termos como enfoque a Zona Costeira, os dezessete estados litorâneos foram, de alguma maneira, objetos de investigação.

Os mapas foram elaborados em Ambiente de Sistema de Informações Geográficas (SIG) através de organização de bases vetoriais de diversos órgãos oficiais que disponibilizam tais informações em território brasileiro. As informações foram plotadas nos mapas e séries de mapas considerando os seguintes tipos de informação:

- Feições geométricas georreferenciadas e atributos espaciais e não espaciais: considerando a feição espacial segundo atributos espaciais: localização e dimensão em sistema de projeção geográfica.
- Dados Estatísticos: Correlação de dados estatísticos com feições espaciais georreferenciadas.
- Análise espacial e pesquisa: Levantamentos de objetos segundo pesquisa realizada e análise espacial, considerando a localização e distribuição na superfície terrestre.

A tabela a seguir apresenta um resumo das informações plotadas nos mapas segundo informação, classe, tipo de informação e fonte dos dados.

Tabela 2 – Resumo de informações para elaboração dos mapas

INFORMAÇÃO	CLASSES	TIPO DE INFORMAÇÃO	FONTE	REFERÊNCIA
Limites administrativos	Limite Estadual	Feições geométricas georreferenciadas e atributos espaciais e não espaciais	Base Cartográfica Contínua, ao milionésimo – BCIM: versão 3.0	(IBGE/BCIM, 2009)
	Limites Internacionais			
	Limites Municipais			
	Capitais Estaduais			
	Sedes Municipais			
	Microrregiões			
Infraestrutura na Zona Costeira	Ferrovias	Feições geométricas georreferenciadas e atributos espaciais e não espaciais	Base Cartográfica Contínua, ao milionésimo – BCIM: versão 3.0; Base de Dados Georreferenciada do Plano nacional de Logística e Transportes (PNLT), 2006	(IBGE/BCIM, 2009; MT, 2009)
	Rodovias pavimentadas			
	Rodovias em pavimentação e sem informação			
	BR – 101			
Unidades de Conservação na Zona Costeira	Unidades de Conservação de Uso Sustentável	Feições geométricas georreferenciadas e atributos espaciais e não espaciais	Dados vetoriais do MMA; Dados vetoriais do Ibama	(IBAMA, 2011; MMA, 2011)
	Unidades de Conservação de Proteção Integral			
População na Zona Costeira	Microrregiões Censo 2010	Dados Estatísticos	Sinopse do censo demográfico 2010	(IBGE, 2011)
PIB das Microrregiões da Zona Costeira	Média do PIB Municipal na microrregião	Dados Estatísticos	Produto Interno Bruto dos Municípios 2003-2006	(IBGE, 2010)
Zona Costeira	Municípios da Beira Mar/Orla	Feições geométricas georreferenciadas e atributos espaciais e não espaciais, seleção e análise espacial	Base Cartográfica Contínua, ao milionésimo – BCIM: versão 3.0; Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro	(IBGE/BCIM, 2009; PNGC, 2004)
	Municípios da Zona Costeira			
Equipamentos náuticos	Marina Iate-Clube Clube	Análise espacial e pesquisa	Banco de dados de Equipamentos Náuticos na Zona Costeira Brasileira	
Limites Administrativos (Município de Angra dos Reis)	Limites Municipais	Feições geométricas georreferenciadas e atributos espaciais e não espaciais	Banco de dados de Angra dos Reis	(ANGRA DOS REIS, 2011)
Unidades de conservação em Angra dos Reis	Estadual	Feições geométricas georreferenciadas e atributos espaciais e não espaciais	Banco de dados de Angra dos Reis	(ANGRA DOS REIS, 2011)
	Federal			
Terra Indígena	Reserva Indígena	Feições geométricas georreferenciadas e atributos espaciais e não espaciais	Banco de dados de Angra dos Reis	(ANGRA DOS REIS, 2011)
Zoneamento Municipal	Unidades Territoriais, 1 a 12	Feições geométricas georreferenciadas e atributos espaciais e não espaciais	Banco de dados de Angra dos Reis	(ANGRA DOS REIS, 2011)
Equipamentos Náuticos de Apoio aos Portos de Lazer	Estaleiros ou montadores	Análise espacial e pesquisa	Banco de dados de Equipamentos Náuticos em Angra dos Reis	Portos de Lazer e Equipamentos Náuticos de apoio aos Portos de Lazer em Angra dos Reis, 2012
	Corretagens e revendas de motores e embarcações			
	Passeios turísticos e locações de embarcações. Meios de hospedagem			

Organizado por: Daniel H. Q. Telles e Maurício Yamada, 2012

O mapeamento de assuntos elementares, como por exemplo, a classificação da região litorânea, não se fez de maneira reproduzida. Ou seja, por mais que tivéssemos acesso a algumas bases, foram encontradas incongruências na delimitação desta região oficial. Foram dadas prioridades aos dados disponibilizados pelos órgãos oficiais dos estados, e depois ao divulgado no II PNGC (BRASIL, 1997). É importante lembrar que nem todos os estados litorâneos possuem ou disponibilizam tal informação. Por isso, elaboramos um mapa de municípios da Zona Costeira brasileira, utilizando como critérios as premissas constantes no Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, mas não sua listagem, que apresenta erros e desatualização (Anexo III). Tal constatação resultou no Mapa 1 – Municípios da Zona Costeira e de Beira Mar/Orla (Volume 2), tendo apresentado, em nossa análise, 937 municípios integrantes da Zona Costeira, dos quais 337 são lindeiros aos corpos d'água litorâneos.

Além do exemplo citado anteriormente, tivemos que proceder com critérios específicos para cada proposta cartográfica. Considerando que um mapa deva ter um limite de informações, sob o risco de ficar incompreensível ou esteticamente desfavorável ao amparo ao texto que o suporta. Sintetizadas as categorias principais de cada mapa, foram ainda observadas as limitações quanto à escala geométrica. Por nos referirmos ao litoral brasileiro em boa parte desta tese, utilizamos uma classificação adaptada desta região para representar temas inerentes à materialização do fenômeno: riqueza, demografia, infraestrutura rodoferroviária e áreas ambientalmente protegidas. Indo ao encontro disto, complementamos a explicação de o porquê da elaboração de um número relativamente alto de mapas: trata-se da dimensão territorial do litoral brasileiro, em especial sua extensão linear que requereu, inclusive, que manipulássemos a orientação para um melhor aproveitamento da área mapeada, alternativa que evitou de terem sido criadas novas classes do litoral.

Devido à dimensão latitudinal do litoral brasileiro e à sobreposição de variáveis, ainda que separadas em quatro grupos (riqueza, demografia, infraestrutura rodoferroviária e proteção ambiental), justificamos a quantidade de mapas elaborados e representados em folha A3. Por isto mesmo, optamos por apresentá-los no segundo volume desta tese, onde constam os mapas-apêndices. Dessa maneira, o volume 1 constando a parte escrita e outras ilustrações pode ser acompanhado pelo volume 2 que trazem de uma maneira prática a ordem e explicação de cada mapa. Este compartilhamento de informações se concentra no subcapítulo 7.3, quando das discussões sobre o litoral brasileiro.

5.5 Estado da arte⁷⁹

Etapa impreterível a uma pesquisa de doutorado, o estado da arte requer aprofundada busca por informações na delimitação de lacunas, especificação do problema de pesquisa e do tema, de um ponto de vista mais amplo. O universo do conhecimento é tido como o ponto de partida para o estado da arte sobre algum assunto. Isto se torna, por origem, de uma amplitude demasiado extrema para que se possa cumprir, quanto mais por um pesquisador num prazo de poucos anos, ainda que os recursos de tecnologia de informação atuais favoreçam muito as buscas. De modo que julgamos necessário elaborar a construção deste componente conforme pudemos abarcar as fontes de pesquisa em seus contextos e acessibilidade. Os aspectos de idioma, disponibilidade e gratuidade no acesso às informações podem ser considerados os primeiros delimitadores nesses quesitos.

Dentre as áreas do conhecimento ligadas à geografia, ao turismo e ao planejamento urbano e regional, no Brasil, qual é o estado da arte sobre marinas ou portos de lazer? Quais os estudos avançados sobre planejamento territorial litorâneo? E em âmbito internacional, quais as áreas do conhecimento que possuem estudos e resultados de pesquisa sobre marinas? Como vem sendo discutidas as políticas costeiras? Quais são as suas contribuições para nosso estudo? Estas perguntas norteiam a presente discussão, no sentido de posicionar o conhecimento já produzido e publicado acerca do objeto de pesquisa e da temática territorial litorânea. O estado da arte do objeto de pesquisa (marinas) no meio multidisciplinar e a consideração das abordagens teóricas no tema de pesquisa (planejamento territorial litorâneo) estão aqui presentes.

Este capítulo está separado em duas partes principais: uma investigativa e outra analítica. A primeira consiste na sistematização das fontes de informações, no intuito de legitimar nossos esforços em buscar o atual estágio de conhecimento técnico-científico ao objeto de pesquisa. A segunda traz discussões em termos de conteúdo acerca das principais contribuições encontradas sobre o tema. Desta forma, propusemos três linhas principais de análise, no intuito de prepararmos nossa contribuição no âmbito do conhecimento: Estudos de vanguarda sobre os portos de lazer; Contribuições teóricas setoriais e complementares; Políticas marítimas de organização territorial: a náutica como enfoque.

⁷⁹ Fase inicial de pesquisa à qual nos dedicamos profundamente ao longo de boa parte do período de pesquisa.

5.5.1 Parte investigativa

As investigações acerca do estado da arte no tema das marinas se constituíram num esforço que passou pela generalização, especificação e sistematização deste objeto de pesquisa. As três constantes se pautaram em contextos temáticos e geográficos, ou seja, consideramos as afinidades teórico-metodológicas e enfatizamos o conhecimento sobre a realidade no litoral brasileiro. Foram levadas em conta as abordagens sobre marinas enquanto objeto de pesquisa, de maneira direta, complementar ou indireta.

A generalização ocorreu em razão de se tratar de um assunto relativamente recente no contexto sociohistórico, conforme pudemos constatar através das análises sobre a evolução das marinas⁸⁰. Desse modo, foi preciso abrir o espectro de abordagens científicas por o campo multidisciplinar, e as abordagens para termos complementares (p. ex: portos de lazer, turismo náutico). A especificação se fez necessária no intuito de aproximar por seleção as abordagens existentes sobre o assunto. Neste sentido, as marinas já sendo consideradas como categoria de análise *espacial*. A sistematização consiste na própria organização dos tipos de informação publicizados e acessíveis a que foi possível considerarmos (Dissertações de Mestrado Acadêmico, Teses de Doutorado, Apresentações de Trabalhos publicadas em Anais de encontros e Artigos Científicos). A partir de um conjunto de veículos de informação e divulgação considerados, elaboramos breves gráficos ou matrizes comentados para dar fechamento ao que se considerou o universo teórico do estado da arte.

Dentro do conhecimento científico é possível dizer que o tema das marinas, por mais específico que seja, possua um sem número de produções ou resultados, podendo variar entre abordagens quantitativas a qualitativas; analíticas a dialéticas; lineares a complexas. Trata-se do universo do conhecimento científico, que por si é imensurável. Fato este que se limita ainda mais dentro do prazo de investigação que nos é dado para uma pesquisa de doutorado nos dias de hoje. Nestas condições, estabelecemos uma investigação que pudesse apontar para o estado do conhecimento científico acessível sobre marinas, tendo como ênfase as relações socioespaciais.

Apresentamos em quatro subgrupos de fontes de informação que foi considerado o universo teórico do estado da arte, a saber: (i) bancos de teses da Capes e de Instituições

⁸⁰ A matriz de periodização se constitui num dos primeiros resultados analíticos desta tese e mostra que as marinas se constituem na expressão atual dos portos de lazer (Item 7.1)

brasileiras de pesquisa, através dos respectivos Bancos Digitais de Teses e Dissertações (BDTD); (ii) revistas nacionais especializadas em pesquisa nas áreas de Turismo, Geografia, e Planejamento Urbano-Regional; (iii) Anais dos principais encontros de Pós-Graduação e Pesquisa dessas áreas; plataformas *Elsevier/ScienceDirect*.

5.5.1.1 Fontes Nacionais

No contexto brasileiro da produção de conhecimento, consideramos as teses de doutorado que tratam das marinas, a fim de termos uma noção sobre as áreas de conhecimento que *geraram tese* ao tema. Das oito (08) teses encontradas, as áreas de Bioquímica e Geoquímica representam metade, com duas cada, enquanto Biologia, Geografia, Oceanografia Biológica e Urbanismo apresentaram uma tese cada.

Gráfico 1 – Teses de Doutorado sobre marinas no Brasil

Fonte: Banco de Teses – Capes (atualizado em 12 de julho de 2011)

A partir da matriz acima constatamos prevalecerem os estudos de áreas não afins à nossa abordagem. São pesquisas que enfatizam aspectos bio/geoquímicos relacionados às marinas. Esta preocupação aponta para uma tendência da geração de conhecimento atreladas às tecnologias de gestão residual e fiscalização ambiental.

Dentre as dissertações de mestrado, um leque mais amplo foi encontrado. Deste grupo predominam estudos desde as áreas ligadas à oceanografia e bio/geoquímicas, das quais somente consideramos aquelas que tivessem alguma referência à organização territorial ou do turismo em seus resumos. De um total de quatorze (14) dissertações, a maior parte se engloba

no urbanismo⁸¹, sendo seguidas as abordagens da geografia e da ecologia. Há abordagens pontuais de outras áreas, conforme é possível verifica no gráfico abaixo.

Gráfico 2 – Dissertações de Mestrado sobre marinas no Brasil

Fonte: Banco de Dissertações – Capes (atualizado em 12 de julho de 2011)

Tendo como referência o Banco de Teses e Dissertações da Capes, constatamos prevalecerem os estudos de áreas não afins à nossa abordagem sobre marinas. Trata-se de um predomínio de estudos quantitativos acerca de aspectos biológicos, químicos, oceanográficos e ecológicos, onde as marinas são consideradas como um artefato poluidor no contexto de várias estruturas e atividades antrópicas. Neste sentido, é interessante notar a ausência de estudos que apresentem dados quantitativos acerca dos impactos econômicos de tais instalações. Ainda se pôde constatar a proporcionalmente significativa contribuição do urbanismo no assunto, principalmente em nível de mestrado, o que deixa em aberto a geração de conhecimento inovador nesta área específica.

Tendo sido buscado por teses e dissertações que tratassem do tema de pesquisa em bibliotecas virtuais de vinte e três Universidades Públicas sediadas em treze estados litorâneos brasileiros, selecionadas pela representatividade já sabida ao fenômeno⁸², elaboramos o gráfico a seguir indicando a quantidade de pesquisas realizadas ligadas ao tema. Com base em cinco palavras-chave que estivessem presentes no corpo do resumo destes documentos, os resultados foram tabulados e destacaram o maior número de ocorrências ao

⁸¹ Urbanismo, pois os estudos trabalham a relação dessas instalações com a cidade, e não propriamente se restringem à abordagens arquitetônicas do projeto.

⁸² Consideramos Universidades Públicas dos Estados de RS, SC, PR, SP, RJ, ES, BA, PB, PE, RN.

termo *porto de lazer*, seguido de ocorrências para cada um dos termos *marina* e *estaleiro*, 02 ocorrências para *turismo náutico* e 01 para *náutica*.

Gráfico 3 – BDTDs de Universidades Públicas em Estados Litorâneos no Brasil por palavras chave

Fonte: Bancos Digitais de Teses e Dissertações de 23 universidades públicas⁸³

Muito embora o gráfico acima se refira a temas que podem (e muito provavelmente estão) ocorrer em um mesmo trabalho, o que nos é possível perceber é o uso do termo *porto de lazer* em grande maioria de resultados encontrados. Isto permite apontar para o *subsistema porto de lazer* como uma categoria que envolve outros temas, tais como marinas, e não o contrário.

A partir das teses e dissertações que direcionam suas abordagens à análise espacial e do turismo, e que tratam de marinas em suas pesquisas prevalecem as de áreas não afins à nossa investigação. Neste sentido, o conhecimento existente, além de ser pouco expressivo numericamente, predomina sob aspectos que *diferem* da compreensão territorial do fenômeno.

Em relação às revistas científicas nacionais⁸⁴, bem como os anais dos encontros e seminários em pesquisa⁸⁵ de Turismo, Geografia e Planejamento Urbano-Regional, o tema

⁸³ As BDTD de Universidades Públicas se constituem em fontes oficiais de referências representativas em relação ao que se pesquisou em um determinado assunto no país. As 23 Universidades pesquisadas foram: UFMA, UFCE, UFRN, UFPB, UFPE, UFS, UFBA, UFES, UFRJ, UFF, UFRRJ, UNIRIO, UERJ, USP, UNESP, UNICAMP, UFPR, UFSC, UDESC, UFPeI, UFRGS, FURG, UFSM. Esta investigação foi realizada no período de maio a agosto de 2011.

⁸⁴ Foram pesquisadas em todo seu histórico de publicações: Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo, Revista Anpur, Revista Anpege, Revista Turismo em Análise, Revista Visão e Ação, Caderno Virtual de Turismo, Revista Lusófona de Gerenciamento Costeiro Integrado.

que estamos pesquisando foi muito pouco encontrado. Das vezes que apareciam, na maioria faziam menções à marinas ou portos de lazer sem haver qualquer contextualização teórica. Tratando-se de uma referência a alguma localidade mais ou menos conhecida, como é o caso da Marina da Glória, no Rio de Janeiro, mas sem constituir num elemento sequer complementar de abordagem.

Considerando as fontes de informação mais importantes no âmbito técnico-científico no país, tanto em instituições de pós-graduação, ensino e pesquisa, como revistas e periódicos especializados, percebemos que o tema vem sendo pouco desenvolvido no país, mesmo em âmbito multidisciplinar.

5.5.1.2 Fontes internacionais

Inicialmente, para uma abordagem generalista, fizemos busca nas plataformas conveniadas Elsevier/ScienceDirect (umas das mais completas bases de divulgação de periódicos do mundo). A partir dos resultados desta pesquisa, foram agrupados os periódicos que apresentaram publicações acerca de buscas realizadas a partir de combinações de palavras-chave, conforme demonstraremos a seguir⁸⁶.

O termo marina na literatura internacional possui utilização a partir das ciências biológicas. Isto se dá pelo fato desse termo ser parte constituinte de nomes científicos de diferentes organismos (por exemplo: *Chatonella marina*, *Zostera marina* L.). Muito embora essas palavras, ao serem referenciadas por estudos científicos, apareçam em itálico no texto, são selecionadas pelos mecanismos de busca das plataformas de periódicos internacionais.

Pelo motivo exposto acima, combinamos o termo marina com outros que pudessem nos oferecer referências relacionadas ao mesmo objeto de pesquisa que estamos investigando. Assim, inicialmente buscamos em *marina* e *tourism*. Neste caso, constatamos um número significativo de aparições do termo Marina (com letra maiúscula). Isso nos indicou um novo termo que aparece em estudos de diferentes áreas, pelo fato de Marina ser um nome próprio.

⁸⁵ Foram pesquisados os *Anais* do I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII e XIII Encontros da Anpur; do I, II, III, IV, V, VI, VII Seminário da Anptur, do I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX Encontros da Anpege.

⁸⁶ O acesso às publicações das plataformas Elsevier e Science Direct foram realizadas através do sistema VPN, cujo cadastro de liberação junto à Universidade de São Paulo é uma importante condição de pesquisa científica. As buscas podem ser realizadas através de mecanismos por palavras-chave que possibilitam diferentes combinações de pesquisa, no sentido de direcionar o objeto pesquisado.

As palavras-chave em inglês significam turismo, náutico/náutica e território.

Mesmo ao restringir a busca a títulos e resumos, aparecem nomes próprios, demonstrando que não é somente no Brasil que o nome Marina se faz presente nos meios acadêmicos. Avançamos em mais uma combinação de termos: *marina*, *tourism* e *nautical*.

Para esta combinação de buscas, resultaram 117 trabalhos distribuídos por 41 periódicos especializados. A distribuição pode nos dar uma noção sobre as áreas que vêm trabalhando estes assuntos em combinação. São diferentes enfoques que variam em abordagens ecológicas, oceanográficas, políticas, urbanas, etc. O maior número de aparições está no *Ocean & Coastal Management*. Este periódico, de origem holandesa, é de publicação mensal e se dirige a abordagens multidisciplinares acerca dos mais variados temas e sobre diferentes escalas de abordagem. Volta-se em seu escopo às engenharias e ao desenvolvimento sustentável como foco para as temáticas trazidas. Preconiza nos trabalhos a contribuição acerca de práticas de gestão e manejo ligadas aos mares e oceanos, em especial dados analíticos e geração de teorias⁸⁷.

Gráfico 4 – Publicações sobre Marinas por Periódicos Internacionais

Fonte: Plataforma Elsevier/ScienceDirect (atualizado em 03 de junho de 2011)

⁸⁷ Informações retiradas de http://www.elsevier.com/wps/find/journaldescription.cws_home/405889/description#description acessado em 26/10/2011.

O gráfico acima permite apontarmos para as áreas de conhecimento que mais tem produções teóricas sobre marinas, tendo como enfoque complementar o turismo e a náutica. A produção de conhecimento prévio às marinas por áreas⁸⁸ demonstra que as ênfases dadas por estudos das ciências naturais, exatas e de preocupação com a questão ambiental têm se destacado. Em contrapartida, áreas que partem ou enfocam da sociedade ou do território, figuram como minorias dentro do amplo rol de possibilidades de abordagem trazido pela ciência produzida no presente.

5.5.1.3 Marinas na organização do território: uma abordagem incipiente

Com relação à uma abordagem dirigida buscamos publicações que apresentassem por relevância, a partir do enfoque do turismo e da zona costeira, abordagens sobre as marinas. Selecionamos algumas fontes especializadas e consolidadas para analisar o estado da arte sobre os trabalhos nestes termos. As considerações sobre essas fontes se limitam a meados de 2011.

Considerando as últimas décadas de publicações, os periódicos internacionais de turismo, geografia, planejamento urbano e regional e sobre a zona costeira demonstram que o tema das marinas não tem um legado teórico enquanto objeto de pesquisa territorial. As principais abordagens para o assunto são setoriais, oriundas de estudos biológicos, ecológicos, sedimentológicos de porções espaciais litorâneas. Isto interfere, sim na totalidade, assim como qualquer ação antrópica. Entretanto, a busca por teorizações acerca do assunto enquanto um vetor de dinâmicas sociais é pouco discutido diretamente. Quando surge, é de maneira complementar, sendo o pano de fundo de lógicas capitalísticas pós-modernas das cidades que tem se mobilizado para transformações à altura de seus tempos. Neste caso, tem-se o exemplo da consagrada publicação de D. Harvey (2007 [1989]) sobre Baltimore, acerca de projetos urbanos modernistas na *Passagem da Modernidade à Pós-modernidade*.

5.5.2 Parte analítica

Inicialmente, expomos estudos que se propõem a analisar os portos de lazer sob a perspectiva do território enquanto totalidade, dentro da temática de nossa pesquisa: *marinas e*

⁸⁸ Consideramos áreas afins, aquelas que envolvessem aspectos ligados à geografia, ao planejamento e ao turismo. As áreas não afins são as demais áreas do conhecimento.

organização do território litorâneo. Por existirem poucos estudos que realizam esse tipo de abordagem, consideramos útil investigar outras variáveis. Nesta perspectiva, classificamos as principais análises em: *estudos vanguardistas sobre os portos de lazer, contribuições teóricas complementares e setoriais, políticas territoriais marítimas e costeiras*.

5.5.2.1 Marinas e organização do território

No Brasil foram realizados alguns estudos sobre o tema. J. C. Lodovici (FAU/USP, 2000), trouxe importantes referências teóricas. Este autor dedicou suas pesquisas de mestrado e doutorado para o assunto, sendo a principal contribuição a de sintetizar a problemática e reivindicar pela apologia de marinas no país. Embora haja contrapontos segundo nossa perspectiva em relação a alguns tratamentos conceituais, o trabalho é de impreterível consideração. Aborda detalhadamente os casos da Baixada Santista e Litoral Norte do estado de São Paulo. A tese do autor é um importante marco teórico para o tema, permitindo, à nossa abordagem, avanços substantivos no quesito organização do território.

E. Godoy (2008), em trabalho dissertativo, bem elucida as dificuldades encontradas pelas marinas enquanto função territorial, mais especificamente no âmbito do urbanismo e posicionando-se frente às restrições da legislação e das ideologias ambientais. Apresenta alguns argumentos que contrariam a alegação, muitas vezes infundadas, de que os danos ecológicos em áreas de implantação de marinas sejam causados por estas instalações.

D. A. de Moura, (POLI/NAVAL/USP, 2008) analisou o quadro situacional da Indústria Marítima Brasileira. Enfocou, principalmente, a produção de embarcações e plataformas, para diversos fins de uso em mar; dentre as categorias dos chamados estaleiros, dedicou uma breve análise sobre a produção náutica. Em artigo a partir de sua tese com outras autorias, publicado no 5º Congresso Internacional de Tecnologia, Inovação e Pesquisa Marítimas (Barcelona, 2007) procurou analisar de maneira mais aprofundada a indústria brasileira de *yachting*⁸⁹. Para este autor, o segmento apresenta pontos fortes e debilidades que dificultam sua ampliação na competitividade internacional. Moura ainda atribui a questões fundamentalmente políticas os obstáculos existentes ao assunto. O compara a outros setores, também da indústria marítima (petróleo), e respectivos programas (PROMINP⁹⁰),

⁸⁹ O termo, em inglês, é costumeiro em tratar o assunto de embarcações náuticas no âmbito internacional.

⁹⁰ Programa de Mobilização da Indústria Nacional para o Óleo e Gás, Ministério de Minas e Energia.

constatando nítido desprivilégio em termos de incentivos que envolvem desde a educação e formação de mão-de-obra até infraestrutura e medidas legais para o aumento de produção, sobretudo para a exportação (MOURA et al., 2007).

O autor ainda atribui ao assunto, mesmo que de maneira sucinta, importante papel na formação de regionalizações produtivas (MOURA, 2008). Fato que nos interessa para as análises sobre redes de trabalho enquanto uma das escalas da reorganização do território a partir do tema.

E. Yázigi (2009) defende a ideia de que as marinas sejam equipamentos pouco compreendidos sobre a perspectiva social e espacial, ao evidenciar os preconceitos elitistas imbuídos a tais espaços. No Brasil, isto ocasiona ao mau aproveitamento de recursos como os portos de lazer, sejam eles comunidades pesqueiras ou megaempreendimentos, o que merece uma análise territorial mais aprofundada desde o planejamento territorial do turismo. Nosso ponto de partida.

É necessário recorrer à literatura internacional para avançar no tema de portos de lazer na organização do território. As poucas obras no Brasil pontuam aspectos importantes em relação aos impactos ambientais e dos supostos benefícios urbanos que uma marina pode propiciar. Tais obras, no entanto, não conferem ao território a totalidade. Assim, a náutica não se conecta às diferentes formas de geração de renda, de uma imagem e de prestígio turístico que as cidades marítimas possam obter.

Na literatura internacional foram encontrados alguns trabalhos mais próximos à nossa proposta metodológica. Em diversas partes do mundo o papel dirigido às marinas é assumido enquanto fator de desenvolvimento, não sem os devidos contrapontos para aquelas realidades mais avançadas⁹¹; há de maneira clara a decisão em optar por esse segmento do turismo na organização do território.

Em 2008, C. P. Heidkamp publica um artigo bastante conveniente acerca do tema, ao apresentar o caso da região *Baja California* no México. O autor propôs uma análise sobre dados secundários para afirmar a contribuição de uma metodologia sobre o custo x benefício embasada em dados cartográficos e uma teoria que tem ganhado força nos Estados Unidos da América, denominada *Geografia Econômico-Ambiental* ou *Geografia Ambiental-*

⁹¹ Ver o exemplo dos impasses em Barcelona quanto às ações recentes do Greenpeace

*Econômica*⁹². A contribuição do trabalho para nossa tese é a constatação de um grande projeto articulado entre o Fundo Nacional para o Desenvolvimento Turístico (FONATUR) e empresários denominado *Escalera Nautica*. O próprio nome se refere à ascensão regional a partir da temática náutica (HEIDKAMP, 2008).

A região mexicana teria presenciado o abandono do projeto Escalera Nautica, que se considerava um projeto ambicioso de larga escala regional. Integrando obras de reformas na infraestrutura rodoviária e hidroviária, com abertura de um canal entre o Oceano Pacífico e o Mar de Cortez. Ainda previa a construção de várias marinas de pequeno porte e centros náuticos de grande porte, além de expansão de aeroportos e construção de campos de golfe. O custeio inicial seria dado pelo FONATUR, de 200 milhões de dólares, enquanto a iniciativa privada entraria com 1,7 bilhões restantes (FONATUR⁹³ apud HEIDKAMP, 2008).

Um projeto bastante ousado, para uma região certamente privilegiada em termos físicos e geográficos. Com um prognóstico de milhões de turistas e milhares de embarcações por ano, a expectativa era de geração de grande número de empregos. Não fosse pelos aspectos contraditórios em termos sociais, econômicos e ambientais levantado por ONGs que pressionaram contrariamente o projeto, haveria saído do papel. A constatação de que o público a utilizar tais estruturas e todo este complexo turístico seria predominantemente de norteamericanos. Nesse contexto, os impactos puderam ser previstos em termos mais realistas e o projeto, considerado imposto de cima pra baixo, foi impedido de se realizar em sua proposta original, tendo sido limitado a uma parte no Mar de Cortês (HEIDKAMP, 2008).

A principal referência teórica que se dedica a uma abordagem territorial das marinas é de E. Sonnic (2010). Em artigo publicado na Revista franco-brasileira de geografia em 2010 apresentou o *nautismo*⁹⁴ como uma expressão de territorialidade tipicamente costeira que compreende os diferentes *espaços vividos* dos praticantes e os territórios administrativos sob duas lógicas bem diferentes: de terra e de mar. Parte da concepção complexa das atividades de lazer e turismo *anfíbio*, como uma maneira de analisar os fluxos existentes pela prática náutica que ora se manifesta nos territórios marítimos, ora terrestres. Sobre este estudo

⁹² “Environmental Economic Geography” Livre tradução.

⁹³ FONATUR, 2001. *Documento Basico Oficial: Proyecto Escalera Nautica del Mar de Cortes*. <http://www.escaleranautica.com/general.html> (accessed: 8.11.2004).

⁹⁴ Em itálico alguns termos específicos utilizados pelo autor.

dedicamos um aprofundamento maior, uma vez que envereda sobre campos temáticos próximos à nossa abordagem.

Sonnac vai além da análise sobre os portos de lazer, ampliando sua abordagem para os chamados *espacos vividos* que se manifestam nas *bacias de navegação*. Na verdade, o autor que pesquisou a manifestação do *nautismo* na Bretanha Francesa, elabora uma teoria sobre as espacialidades envolvidas naquele contexto territorial. Com isto conclui que inexiste uma normatização que atenda à territorialidade dos navegadores de lazer e turismo, sendo assim, vitimados a recortes administrativos e operações de “lógica largamente continental” que esquarteja os percursos dos protagonistas (Ibid. p.02).

As contribuições do estudo sobre a Bretanha Francesa não se encerram no conflito acima pontuado. A construção teórica sobre as relações entre a náutica e o território é explicada separadamente, donde a proposição de *bacias de navegação* serve de grande avanço para apontar as convergências e os conflitos nas discussões.

As *bacias de navegação* são inicialmente atribuídas desde uma perspectiva *físico-determinística*. Esse é o ponto de partida para que sejam consideradas as características oceânicas, ecológicas e suas respectivas influências políticas e de segurança para a navegação. A seguir, o autor auferi às *bacias de navegação* as perspectivas espaciais do sujeito que as utiliza. Trata-se de espacos simultaneamente de passagem e vividos, em que uma tipologia e a proporção de embarcações para aquele país, são dados utilizados para atribuir ao navegante, desde seu ponto de partida (que pode ser uma marina ou outro acesso à agua qualquer), o seu *raio de navegação*. De um indivíduo a outro, os limites da prática de navegação de recreio variam por motivos *cognitivos*. A seguir, o autor dedica a análise para considerar a *bacia de navegação* sob a logica do turismo de massa. Utiliza-se para isto, uma comparação entre estudos sobre as estações de esqui na montanha (KNAFOU, 1978⁹⁵; GUMUCHIAN, 1983⁹⁶) e as marinas no litoral (RIEUCAU, 2000⁹⁷): ambas constituem em conjuntos de equipamentos que representam bem a civilização do lazer (DUMAZEDIER, 1969⁹⁸) e as lógicas espaciais do turismo de massa (SONNAC, 2010).

⁹⁵ Knafo, R. *Les stations intégrées de sports d'hiver ds Alpes françaises*, 1978.

⁹⁶ Gumuchian, H. *La neige dans les Alpes françaises du nord*, 1983.

⁹⁷ Rieucan, J. *La Grande-Motte, ville permanent, ville saisonnière*, 2000.

⁹⁸ Dumazedier, J. *Vers une civilisation du loisir?* 1962.

Ao propor uma organização territorial da zona costeira em convergência dos espaços de práticas náuticas, o autor apresenta as políticas espaciais marítimas internacionais, nacionais, regionais e locais a partir das respectivas instâncias de governança. Por vezes, essa multiplicidade de limites departamentais em esferas se tornam complicadores administrativos às bacias de navegação, resultando num limitador para o crescimento da prática.

Sonnic dedica-se a analisar os fatores determinantes na escolha de uma marina como assunto da importância na gestão das bacias de navegação. A crescente demanda por estes serviços e espaços podem ser, conforme a ordem colocada pelo autor, em aspectos náuticos e estéticos; proximidade de residências principais, secundárias ou de familiares; qualidade das vias de acesso (naquele país o peso dado às rodovias e ferrovias parece ser equivalente, nesse contexto); e por último o renome do lugar, como por exemplo, os portos de *La Rochelle* e *La Cap d'Agde*.

Outro trabalho que demonstra o enfoque territorial diretamente ligado às atividades náuticas é de J. Lageiste (2009), ao relacionar eventos náuticos contemporâneos à organização espacial fortemente voltada à maritimidade. Eventos náuticos, tais como o *Brest 2008* e *Vendée Globe 2008/2009*, como fatos sociais de interesse à geografia. Formam territorialidades contemporâneas de uma relação entre homem e mar que afeta, inclusive, populações não costeiras como afirmação da identidade marítima. Tais eventos acabam por exercer uma função integradora às coletividades locais. Isto reflete a “identidade construída a partir de uma relação afetiva com o meio marítimo”⁹⁹ (p.332).

5.5.2.2 Estudos de vanguarda sobre os portos de lazer

Durante a revisão de literatura, foram encontradas contribuições oriundas de pesquisas no âmbito internacional, apontando para uma preocupação com os portos de lazer a partir de óticas que não necessariamente a da organização do território.

Em estudo encomendado pela *Royal Yachting Association*¹⁰⁰, publicado por D. Head (1974), consta um catálogo voltado a aspectos de nível de projetos arquitetônicos e urbanísticos de marinas. Apresenta também ilustrações de interfaces das instalações ao meio

⁹⁹ Do original “*Il s’agit d’une identité construite à partir d’une relation affective avec le milieu maritime*”. Traduzido pelo autor.

¹⁰⁰ Esta Associação atua nas diversas frentes de interesse relacionadas à navegação na Inglaterra. Ver: <http://www.rya.org.uk/aboutus/Pages/default.aspx>

urbano, bem como indicadores ambientais que influenciam no próprio projeto. Este material pouco contribui com nossas investidas teórico-metodológicas, mas chama atenção pela data de publicação e alguns dados estatísticos e atribuições que refere ao planejamento voltado ao lazer náutico. É de se notar o avanço que exista em países como a Inglaterra ao tema, quando há mais de três décadas, tenha sido publicada trabalhos referentes ao tema.

Na vanguarda de publicações sobre o tema, D. Pearce (1978) apresentou estudo sobre a formação de estabelecimentos especializados ao turismo náutico na França. Dentre resorts e condomínios, esse fenômeno passou a ocorrer como uma reação ao potencial percebido por aquele país, frente à demanda que se estabelecia ao segmento, sobretudo com base nas experiências da costa mediterrânea da Espanha.

J. W. Lett Jr. (1983), do Departamento de Antropologia da Universidade de Flórida (EUA) ao tratar do turismo náutico ocorrido no Caribe nos durante a década de 1970, apresenta importantes verificações sobre adequação dos empreendimentos à paisagem, impactos nas comunidades receptoras e, principalmente aspectos sobre hedonismo. Na verdade a abordagem se volta a uma perspectiva antropológica ao assunto, correlacionando à modalidade náutica, outros motivadores comumente verificados ao segmento naquele contexto: o turismo sexual.

Segundo o autor, isto acabou por difundir uma identidade entre alguns lugares receptores, acarretando em uma especialização à demanda que se estabelecia formada, sobretudo, por norte-americanos. Em decorrência disso, a *yacht industry*, como é chamada, emprega pessoas de fora, ocasionando um custo psicossocial e cultural a ser revisto em contraponto aos baixos benefícios econômicos (Ibid.).

M. A. R. Vizcarra (1990) publicou amplo estudo sobre as potencialidades e características do turismo náutico para o México. Numa exposição sobre as oportunidades que esta atividade representaria para aquele país à época, já se podia notar os avanços teóricos que se formavam em prol do melhor aproveitamento econômico para o segmento.

E. Yázigi (2009) atribui às marinas a possibilidade de reorganização do território municipal. Nessa contribuição avançou-se muito a relação que estas instalações possuem com os diferentes segmentos da sociedade e a importância que possuem como indicadores de prestígio turístico de cidades marítimas e fluviais.

5.5.2.3 Contribuições teóricas setoriais e complementares

Apresentamos neste item as contribuições setoriais de estudos sobre marinas e portos de lazer contribuindo de modo complementar ao estado da arte. Trata-se de estudos que partem de vieses economicistas, ambientalistas ou funcionalistas, em geral.

Coelho Neto (1999) sistematiza os segmentos econômicos (em produção industrial e serviços) que o turismo náutico e, especialmente as embarcações de recreio e lazer, estão relacionados. Em sua abordagem o autor evidencia o complexo produtivo do setor, desde a “coluna vertebral do ramo que é formada pela indústria e comércio de embarcações” até “a arquitetura naval [e] cursos de habilitação para navegação, da corretagem de embarcações, atracação, guarda e manutenção” dos bens em marinas e clubes náuticos (p.40).

J. F. Magalhães (2002), em Dissertação de Mestrado, traz um extenso trabalho intitulado “*Espaços Náuticos: Estruturas de Apoio à Navegação como possibilidade de Requalificação Urbana*”. Este projeto foi vencedor de um concurso realizado pela prefeitura de São Sebastião, em 1998. O trabalho contribui pela fonte documental. Entretanto, por considerar a experiência de múltiplos casos no mundo, não aponta um método de análises mais específico e, com isso, deixa de apresentar um posicionamento crítico que pudesse servir de sustentação.

M. Alban (2005), pesquisador da Escola de Administração da Universidade Federal da Bahia, em um de seus artigos explora o segmento náutico naquele Estado. Afirma a relevância econômica e fornece argumentos em prol do estágio de expansão dos diversos subsegmentos relacionados no Brasil, que ainda possui um discreto aproveitamento do mesmo. Sua abordagem se refere tanto ao subsistema de Cruzeiros como o de Marinas.

Hrdlicka e outros autores (2005) apresentam algumas linhas gerais em favor do turismo náutico no Brasil. Atrela às atividades náuticas em pequenas em médias embarcações o termo “náutico de lazer”, como maneira de diferenciar das atividades de cruzeiros em grandes navios. Aparelha-se à nossa preocupação sistemática, sob este quesito. Traz também, algumas referências e definições de alguns objetos complementares considerados por nossa tipologia.

Carvalho-Junior e outros autores (2009), por sua vez, apresentam uma abordagem de parâmetros físico-químicos em estruturas de apoio náuticos. Realizam investigação em uma marina em Florianópolis. Concluem apontando tópicos relacionados ao tratamento de

resíduos para estas instalações. Uma contribuição setorial, da biologia e gestão ambiental, tecnicamente solucionável.

A Espanha é atualmente um dos países que mais possui publicações sobre marinas. Diversos autores de Turismo e Geografia do Turismo vêm realizando tais estudos nesse país. Vicente Chapapriá, a título de exemplo, é organizador de três livros específicos dedicados ao tema: *Futuro y Expectativas Del Turismo Náutico* (2000), *La Oferta Turística de las Estaciones Náuticas* (2001) e *La Encrucijada Del Turismo Náutico* (2003). Essas obras contém artigos que abordam variados assuntos acerca do turismo náutico, nível de projeto e aspectos administrativos e técnico-operacionais de portos desportivos. Alguns dos quais podemos tirar proveito.

I. Martin Rojo e A. Pelaez Verdet (2003), em artigo publicado no “*Papers de Turisme*”, analisam os marcos legais e trâmites administrativos para instalações de portos desportivos na *Costa del Sol*¹⁰¹. Complementam o estudo com uma avaliação a partir de matriz de oportunidades e ameaças ao turismo náutico daquela região, através de metodologia SWOT¹⁰². O estudo dos autores representa um catálogo de pontos fracos e pontos fortes verificados. Contribui na verificação de padrões em voga naquele país, que se destaca por esse tipo de exploração do turismo.

No mesmo ano, na região da Galícia, Espanha, a publicação de um artigo no Colóquio de Geografia do Turismo, ócio e recreação, um grupo de pesquisadores apresenta, a partir da Comarca de O’Salnés, no litoral atlântico galego, a experiência do turismo náutico. Nesta exposição é possível identificar um pragmatismo ao tema enquanto fator diferencial de desenvolvimento do turismo. Alguns municípios daquela região são analisados enquanto sua potencialidade de navegação de lazer, sendo destacada a importância da atividade devido à proliferação e especialização que tem se desenvolvido ao assunto, o que, por sua vez, implica num apontamento para aspectos da cultura e da natureza que acabam “dando sentido à esta atividade” (O’SALNES, 2003, p.89). Isso se faz acompanhado de uma institucionalização do próprio turismo náutico, resultando no Plano Náutico de O’Salnés, em que são sistematicamente apontados os projetos a serem elaborados e executados para a evolução do

¹⁰¹ A Costa do Sol é uma região turística da Espanha que compreende algumas cidades, como: Málaga, Cádiz, Marbella. É conhecida pela proliferação do turismo de massa naquele país.

¹⁰² A elaboração de matriz SWOT é uma metodologia utilizada em estudos do turismo para avaliar ameaças, oportunidades, fortalezas e debilidades de determinado produto turístico.

segmento na organização do território. Este plano tem como referência o modelo da Bretanha Francesa.

Em abordagem sobre o turismo náutico em Portugal, J. F. de Sousa, A. Fernandes & A. Carpinteiro (2008) atribuem ao turismo náutico em marinas uma janela de oportunidades para aquele país, e propõem sua abstração enquanto “estratégia regionalmente integrada, promotora de complementaridades, tanto do ponto de vista territorial como setorial” (p.2475). Trata-se de uma perspectiva de três pesquisadores do Instituto de Dinâmica do Espaço, ligado ao Departamento de Geografia e Planejamento Regional da Universidade Nova de Lisboa.

5.5.2.4 Políticas marítimas de organização territorial: a náutica como enfoque

O conceito de *Maritime Spatial Plannig* (MSP) vem sendo utilizado no contexto acadêmico internacional para referir-se aos diferentes âmbitos de governança de espaços marítimos e terrestres costeiros. É um tema que tem crescido nos estudos territoriais, sobretudo europeus, em que alguns países despontam como referências de políticas marítimas, como é o exemplo de Portugal, Alemanha, Inglaterra, França entre outros. As políticas marítimas espaciais visam atender à nova perspectiva de mar territorial que tem sido definida no âmbito internacional, através das discussões sobre a Zona Econômica Exclusiva (ZEE).

A veemência de um período em que a transnacionalização dos territórios consiste numa das lógicas geopolíticas tem estimulado os estudos sobre MSP. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) vem definindo, ao longo de décadas de debate em âmbito internacional, os critérios e as definições acerca dos conceitos de mar territorial, zona econômica exclusiva e plataforma continental. Envolvido na pauta das MSP, surge a ocupação de áreas litorâneas; urbanização e organização urbano-regional de territórios que tem sido fortemente modificados por mecanismos de especulação imobiliária a partir da proliferação do turismo de massa.

As políticas espaciais marítimas brasileiras podem ser consideradas a partir das normas deliberadas para o assunto em nível federal, que demonstram não ter uma linha suficientemente clara para se afirmar de maneira consistente, sua linearidade ou periodização. Há eventos que auxiliam na compreensão dos mecanismos oficiais de planejamento espacial do mar e da costa brasileira, entretanto, é na ausência de um eixo comum (teórico) para tais ações que temos buscado sintetizar a gênese do planejamento territorial marítimo nacional e

seus avanços enquanto prática de ordenamento territorial. É com a aprovação do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), que o tema passa a se aproximar à perspectiva do planejamento territorial, ainda que com deficiências conforme apontaremos adiante.

A partir de algumas normas deliberadas, em um primeiro momento atribuído à Marinha do Brasil e à Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) - criada pelo Decreto no 74.557, de 12 de setembro de 1974 – pudemos identificar alguns antecedentes do PNGC, que conforme veremos adiante, é o instrumento que vem, de maneira intrínseca, sistematizar as normas referentes à, então definida, Zona Costeira brasileira. Através das premissas divulgadas pela Política Marítima Nacional (PMN) que assume ser

uma preocupação do Governo de bem gerir as atividades nacionais no setor marítimo, aproveitando-lhes os pontos comuns, identificando seus pontos de estrangulamento, fortalecendo-lhes a base humana e econômica e garantindo-lhes a segurança. (BRASIL, 1984)

Os assuntos incumbidos à Marinha não se dirigem unicamente à preocupação militar dessa fronteira do Brasil. Esta instituição militar também tem se ocupado de longa data, com a preocupação estratégica do que viria a ser conhecido como o mar territorial. Os recursos minerais e o controle das operações de navegação internacional seriam os principais motivos desta frente transformadora que mobilizou diversos países e resultando na CNUDM. Assim, a Marinha assume atualmente um ministério que se distribui regionalmente em todo o território nacional através de nove Delegacias de Navegação (DN), cujas sedes seis se situam no litoral: 1ª DN (RJ, ES), 2ª DN (BA, SE), 3ª DN (AL, PE, PB, RN, CE), 4ª DN (PI, MA, PA, AM), 5ª DN (PR, SC, RS) e 8ª DN (SP) (Mapa 6).

Figura 6: Regionalização e âmbito de ação das Delegacias de Navegação da Marinha brasileira
Fonte: Diretoria de Portos e Costas do Brasil - 2010

O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, instituído pela Lei no 7.661/88 é um importante instrumento para o equacionamento de diversos problemas e conflitos existentes historicamente no litoral brasileiro. Inicialmente dotado da intenção de atuar na imprescindível elaboração de critérios normativos que contribuíssem para o ordenamento do espaço costeiro, o PNGC viria, gradativamente, a se concretizar numa expectativa frustrada de ordenamento territorial. Dentre os planos oficiais que atemos o estudo, potencialmente aquele que mais poderíamos criar expectativas seria o PNGC, uma vez observadas seu campo de ação. Isto não como maneira arbitrária de priorizar uma norma institucional em detrimento de outras; tampouco de optar por um plano a outros, mas na menção subliminar de atuação totalizante. Criaria assim um espaço institucional propício para aplicação da noção renovada de território para a geografia litorânea brasileira do século XXI, a pautar-se nas próprias palavras publicadas oficialmente.

Extrapolando em muito uma preocupação estritamente de preservação ambiental, como pode ser visto no artigo 5º da Lei 7.661/88 [contemplando] entre outros, os seguintes aspectos: urbanização, ocupação e uso do solo, do subsolo e das águas; parcelamento e remembramento do solo; sistema viário e de transporte; sistema de produção, transmissão e distribuição de energia; habitação e saneamento básico; turismo, recreação e lazer; pesca e aquicultura; patrimônio natural, histórico, étnico, cultural e paisagístico. (BRASIL, 2004c, p.03)

Entretanto, passados anos da implementação do referido plano, por motivos de excessiva descentralização, a União ficara sem um horizonte de atuação próprio. No âmbito do turismo, as teses sobre balnearização, segundas residências, urbanização turística tem trazido argumentos em denúncia dessa postura dos órgãos centrais de planejamento: univocidade ao invés de totalidade. Prejuízo aos alcances que a complexidade retém pelo prisma da noção de território que consideramos possibilita ao turismo: desde que de seu lugar institucionalizado no planejamento.

Através da Resolução CIRM nº 005, de 03 de Dezembro, foi aprovado o II PNGC, que elaborou e atualizou o anterior. Algumas são as partes que interessam diretamente desta segunda versão, a iniciar pelos limites oficiais da zona costeira, que passaria a atribuir a esta região um caráter eminentemente político (GOUVEIA, 2002), a partir dos municípios que, dentro de seis critérios, se enquadrem na parte terrestre da região. Dos avanços obtidos, o reconhecimento de integrar os diferentes âmbitos estaduais em uma política federal parece ter sido o mais plausível. Dentre os avanços da segunda versão, podem ser considerados insuficientes as seguintes atuações: macrozoneamento, em especial para as atividades de

aquicultura e turismo; as ações conjuntas com as políticas de conservação e, por último, a articulação com a gestão de bacias hidrográficas, que tem deixado de serem importantes mecanismos de referencia para o ordenamento do território na integração entre a faixa terrestre e marítima, agravado para as áreas estuarinas e sobre as atividades pesqueiras e o turismo (BRASIL, 2004c, op. cit.). Círculos de discussão seletos já reconhecem necessidade de uma nova revisão¹⁰³.

A Zona Costeira enquanto território oficial de planejamento não tem acompanhado a dinâmica dos fenômenos que a tornam um subespaço de suma importância na formação territorial brasileira, mas também uma região politicamente instituída, entendida enquanto território. Territórios usados, contraditórios e possíveis, o litoral segue em defasagem quanto ao seu instrumento magno de ordenamento que não tem demonstrado estar sustentado em bases teóricas consistentes, apesar de ter princípios que apontam para os paradigmas de ação.

A transferência da execução aos estados federativos através dos Planos Estaduais de Gerenciamento Costeiro (PEGC), apesar de constituir medida necessária ao planejamento, peca em repassar aos programas oficiais as mazelas da desigualdade que assola o país: há um desnível muito grande entre os dezessete planos estaduais. Certamente um desafio que deve ser apontado pelo plano nacional, mas que já entra em sua terceira década sem vigorar enquanto instrumento magno de referência e articulação para o espaço que o constitui.

A principal referência a ser feita a partir das políticas de turismo no Brasil é a publicação do Turismo Náutico: Orientações Básicas (BRASIL, 2008). O documento pode ser considerado um marco na postura da gestão do turismo em relação às atividades náuticas. Apesar de aparentar um avanço, sob o enfoque da gestão territorial litorânea, é um trabalho bastante limitado, aparentando cumprir uma demanda dentre as tantas surgidas ao órgão máximo de turismo no país. As marinas enquanto manifestações de uma prática consolidada de atividades de lazer exigem uma sistematização e teorização à frente do que o documento oficial. É considerado, pois, um evento na Política Nacional de Turismo (PNT) a servir de referência enquanto iniciativa incipiente de planejar o segmento.

¹⁰³ O Encontro Nacional de Gerenciamento Costeiro, realizado em Dezembro de 2009, na cidade do Rio de Janeiro, representou, entre diversos aspectos positivos, uma certa univocidade da forma com que ocorre a gestão e o planejamento desta região.

5.5.3 Considerações finais sobre o estado da arte

Os estudos aprofundados que mencionam marinas têm sido trabalhos que apresentam argumentações, quando muito, complementares ou subsidiárias a partir de outros temas. Raramente partem do assunto como objeto central de suas abordagens. Fato que reforça a necessidade de uma teoria territorial dos portos de lazer e marinas para a realidade brasileira, em que sejam compreendidas as contradições inerentes na presença das marinas.

No cenário acadêmico brasileiro, os estudos direcionados especificamente ao assunto das marinas são abordagens esparsas em diferentes áreas do conhecimento (economia, engenharias, etc.), com predomínio do turismo e da arquitetura e urbanismo. Essa transdisciplinaridade demonstra, em primeiro lugar, a gama de enfoques acadêmicos, embora não constituindo nenhuma escola ou grupo especializado ao tema das marinas. Em segundo lugar, demonstram inexistirem os interesses em analisá-lo sob um enfoque crítico e/ou metodológico em vias de consolidação. Ao invés disso, quando se propõem à análise em profundidade, é na assumida apologia a pretensões pontuais de instalação de uma marina em um determinado município.

Aspectos como os vistos acima, apontam para a latência imbricada ao tema. É de se notar a relativa ausência de tratamento ao objeto desta pesquisa desde a perspectiva da dinâmica e complexidade socioespacial: algo que seria de se esperar de trabalhos oriundos da geografia e/ou do planejamento territorial.

Sobre a relação dos conceitos *marinas* e *organização do território* constatamos ser a temática desta tese uma lacuna teórica para a realidade brasileira. Trata-se de uma especificidade a ser abordada considerando elementos apresentados em alguns dos estudos mencionados acima.

6 ANÁLISE LOCAL: O COMPLEXO TERRITORIAL DE ANGRA DOS REIS

Dentre os principais locais onde o fenômeno dos portos de lazer se manifesta no litoral brasileiro, Angra dos Reis se constitui no de maior relevância sob diversos aspectos conforme apontado na metodologia. Tendo uma formação geomorfológica de escarpas íngremes em proximidade ao mar e um arquipélago marítimo de mais de trezentas ilhas, a exuberante natureza favorece às práticas de turismo náutico. Se o sítio natural constituiu-se num fator favorável ao turismo foi, também, fator de fixação pelos colonizadores e de escoamento produtivo da colônia desde o Século XVI.

A navegação está presente no município principalmente pelo seu sítio e sua história, mas se adequou ao contexto do desenvolvimento turístico contemporâneo. Reforça-se aos fatores acima mencionados e confere peso à consolidação de marinas, a localização do município entre as populosas e economicamente destacadas capitais estaduais homônimas de Rio de Janeiro e São Paulo. O local, acrescido de seus municípios vizinhos (Parati e Mangaratiba) apresenta características a servirem de referência ao fenômeno para outras localidades do litoral brasileiro, no entanto, não substitui qualquer abordagem territorial específica e nem pretende fazê-lo. Esperamos, com a escolha desta unidade geográfica de análise em âmbito local, que a metodologia elaborada possa servir como estudo extrapolável ao tema proposto.

A ênfase dada às marinas não exige buscar outras características próprias do âmbito local. Este capítulo se volta à compreensão dos aspectos territoriais, na perspectiva da geografia, cujas bases teóricas já foram apresentadas. Sendo que o rol ampliado de informações sustentam as discussões.

Ao elaborar esta análise, afirmamos que não pretendemos esgotar as variáveis que constituíram a formação do território angrense. As sistematizações aqui empregadas apenas visam sustentar argumentações de modo a diminuirmos as possibilidades de equívocos. Entremeios, ponderações acerca do protagonismo do turismo nas diversas abordagens sobre o que culminou no que L. O. Machado (1995) atribuiu à “verdadeira bifurcação em sua [Angra dos Reis] história” (s/p) são os principais elos entre teoria e empiria desta tese. Por onde pudermos acrescentar relativizações acerca do, pouco compreendido, espaço turístico, conduziremos as discussões.

Iniciamos apresentando a importância que Angra dos Reis possui em relação às pesquisas científicas em geral, tendo como base os estudos em grau de doutorado já realizados no Brasil. A seguir, focaremos em aspectos da formação socioespacial do local com ênfase no período pós guerra. Uma atenção é dada aos usos do território, sendo que os chamados grandes projetos se incumbem de sobreinfluenciar boa parte deles, além de outras práticas socioeconômicas serem consideradas. Entre as múltiplas coexistências, trataremos do turismo a partir das aparições em alguns estudos realizados, mas tendo em vista a correlação teórica desde o enfoque da organização do território. Finalizando, no âmbito das normas locais, apontaremos aquelas que mais dizem respeito aos portos de lazer, não desconsiderando a totalidade em movimento. Nessa sistematização de incumbências municipais se enquadra o sistema de planejamento territorial em escala local.

6.1 Teses sobre Angra dos Reis

Ao longo das pesquisas bibliográficas nos deparamos com um número significativo de trabalhos resultantes de pesquisas de doutorado que se dirigem à área de estudo. Ao dedicar uma busca específica a partir do quesito Angra dos Reis, fizemos uma breve sintetização, sob a forma de um gráfico demonstrativo acerca desse universo de fontes. As informações das respectivas teses foram analisadas a partir de sua relevância ao fenômeno estudado, e de maneira indireta, à própria relevância para nossa pesquisa. Tais informações, de nível avançado em termos da produção científica nacional, tiveram importância relativa na busca por pistas e outras fontes de dados.

Tendo como base de pesquisa para o levantamento o Banco de Teses da Capes¹⁰⁴, encontramos quarenta e nove pesquisas finalizadas referentes a Angra dos Reis. Abaixo, gráfico demonstrando esses trabalhos, em um esforço de categorização por áreas de pesquisa e instituições de origem.

¹⁰⁴ O Banco de Teses da Capes foi considerado o universo de análise para este levantamento estatístico, muito embora não represente, com exatidão, as teses existentes nos bancos de teses das instituições. A data do levantamento foi 07/11/2011.

Gráfico 5 – Teses de Doutorado sobre Angra dos Reis/RJ

Fonte: Banco de Teses – Capes (acessado em 07/11/2011)

Em dezesseis (16) anos de ocorrências de teses nacionais, cujos assuntos fizessem referência ao município de Angra dos Reis é possível perceber a variedade de áreas do conhecimento, distribuídas em onze (11). A predominância fica a cargo de estudos em educação, saúde pública, ciências biológicas e engenharias. Em relação às instituições de origem das pesquisas, se destacam três universidades públicas do estado do Rio de Janeiro (UFRJ, UERJ e UFF), seguidas da Fundação Osvaldo Cruz e Universidade de São Paulo.

Desde o que se tem pesquisado, o que o acima exposto é apenas uma pequena parcela, Angra dos Reis conta com vasta bibliografia. Muito embora esta seção se volte a contextualizar os temas no interesse de uma contribuição teórica a partir dos portos de lazer, não se pode abrir mão de temas aparentemente díspares, mas que sob o ponto de vista do espaço geográfico são esforços em não torná-lo uma categoria de análise seletiva.

6.2 Área de estudo: parâmetros gerais

A área de estudo a que nos referimos como complexo territorial de Angra dos Reis pode ser representada administrativamente de acordo com a classificação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em microrregião geográfica da Baía de Ilha

Grande somada do município de Mangaratiba. O conceito de território aqui utilizado assume as três proposições apontadas inicialmente e, por isso, denominamos complexo territorial de Angra dos Reis cartografado no item 7.4.

O objeto de análise se constitui em um fenômeno concentrado em Angra dos Reis, mas não exclui um rebatimento em relação à identificação espacial (lugar) e à divisão territorial do trabalho nos municípios vizinhos. Estes, por sua vez, estão inseridos na mesorregião geográfica sul fluminense. Importante observar que tais classificações regionais, preconizadas pelo IBGE, nos auxiliarão a compreender aspectos socioeconômicos entre outros, mas não devem ser utilizadas como propostas presas de análise, ainda que o município seja o principal recorte na obtenção de dados, especialmente em sua área central, aonde a essência do lugar surge como escala terminal de análise.

A cidade, assim, adquire as bases teóricas do lugar, sendo a escala de análises mais específica do fenômeno dos portos de lazer. Antes de chegar à manifestação do fenômeno em sua essência espacial singular, no entanto, teremos uma perspectiva de análise desde o sistema técnico e as relações de trabalho, que sugere uma abordagem supralocal acerca do objeto.

6.2.1 A economia regional

Ao eleger o sul fluminense como escala de análise, I. L. Batista (2006) buscou analisar a constituição do território produtivo e as relações em um conjunto de treze municípios. A localização dessa região entre as principais metrópoles e “no centro dos principais mercados consumidores do país”, tem no fator industrial o principal componente de valor adicionado no PIB total dos municípios. Desses, quatro computam juntos mais de 70% do PIB regional total: Angra dos Reis, Itatiaia, Piraí e Porto Real (Ibid.).

Outros setores econômicos coexistem no sul fluminense, alguns em rarefação, outros crescentes. É o caso da agricultura e do turismo, respectivamente (especialmente nos municípios litorâneos). Tal estruturação se define, não sem contar com o papel das grandes empregadoras de mão de obra, tais como: a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), a Brasfels/SA, a Siderúrgica Barra Mansa S/A, entre outras (Ibid.). Tendo sido a CSN a responsável por uma dinamização no setor metal-mecânico em toda a região, uma vez que a

multiplicação de empresas de menor porte (até 99 funcionários), que não é desprezível, resultaram de ex-funcionários da empresa. Ocorreu, assim, uma transferência tecnológica liderada pela companhia, instalada na década de 1940 (Figura 4) (ALVAREZ, PROENÇA; ANDÉREZ, 2002¹⁰⁵ apud BATISTA, 2006).

A forte atribuição da configuração territorial ao setor industrial não resultou do acaso. Já se priorizam tais atividades desde longa data, conforme aponta a autora:

[...] possível distinguir quatro importantes etapas de industrialização: a primeira caracterizada pelo desenvolvimento da indústria alimentícia com base na agropecuária local; a segunda, a partir da década de 1940, com o projeto de consolidação da indústria de base no país e a instalação da CSN em Volta Redonda; um terceiro momento se estabeleceu com o Plano de Metas do governo JK e o apoio ao setor de bens de capital, que na região se traduziu na abertura do Estaleiro Verolme na década de 1960 em Angra dos Reis; e a quarta etapa tem início na década de 1990, se confirmando pós-2000, com a emergência do segmento automotivo na região, além da retomada da indústria naval. (BATISTA, 2006, p.125)

O perfil produtivo da região, atualmente, predomina dos segmentos siderúrgico e automotivo. Os investimentos em nível federal, com base nas empresas públicas, em especial do setor energético, acompanham essa vocação econômica, desde as instalações da Eletrobrás, Siderbrás e Petrobrás.

De acordo com a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), a microrregião da Baía da Ilha Grande (MRBIG) apresentava um número pouco expressivo de empregos industriais em relação ao estado do Rio de Janeiro, em 1990 (4.499 postos formais, correspondente a 0,84% do Estado) e após uma variação negativa de 88,73%, passou a registrar 507 postos formais em 1998 (0,15% do Estado). Essa queda acompanhou a tendência nacional naquele período, quando da desestabilização macroeconômica em decorrência do modelo de acumulação flexível, de acordo com F. V. Santos (2003), que motivou a “redução no grau de diversificação da indústria fluminense no decorrer da década” (p.08).

O quadro de desempregos no local e a consequente estagnação econômica foram seguidos, em poucas décadas, de um crescimento demográfico muito grande. O município, por conta dos grandes projetos de investimento, passou a atrair grande número de pessoas que

¹⁰⁵ ALVAREZ, R; PROENÇA, A; ANDÉREZ, D. **Rio Automotivo: elementos da realidade e perspectivas de desenvolvimento**. Rio de Janeiro: SEBRAE/RJ, 2002.

migrariam sem volta em busca de oportunidades. Neste contexto, alguns bairros surgiram em meio ao sítio acidentado do local dando formas à ocupação desordenada.

A retomada do desempenho pelo emprego industrial da MRBIG viria a ocorrer nos anos seguintes “graças a investimentos nas atividades de construção e reparo naval (transporte aquaviário)” (SANTOS, 2003, p.10). Com isto, o emprego formal na indústria em 2000 chegou aos 1.523 postos, ou seja, 0,45% do estado (Ibid.). Tal informação não pode, no entanto, despreocupar os índices de desemprego da área, uma vez que no contexto mesorregional sul fluminense foi apresentada a maior absorção de mão de obra altamente qualificada (60%), sobretudo provenientes da capital do estado (SIMÕES, 2003), tendo influenciado o crescimento migratório e perfil demográfico, refletindo na dinamização da economia local através do *efeito-renda* (NAJBERG; IKEDA, 1999).

6.2.2 Angra dos Reis

A população municipal é de 169.511 habitantes (IBGE, 2010). Nas últimas duas décadas, Angra dos Reis teve um crescimento populacional de pouco menos de 100%. Alguns estudos tem se dedicado aos aspectos demográficos no local, no sentido de contribuir com o conhecimento sobre a dinâmica social espacializada a partir dos principais eventos recentes ocorridos (SOUZA, 2003; SANTOS, 2009), e em especial as repercussões disto na fragmentação e nas desigualdades socioespaciais (MELO, 2010; MELO, 2011).

Durante as décadas de estagnação econômica, o município se baseou no setor primário. Agricultura e pesca foram as principais atividades que marcaram o período referente às primeiras décadas do século XX, ou fase pré-turística (ABREU, 2005). Este quadro cumpria o preenchimento das atividades num período transitório de configuração territorial.

Angra assume o que R. L. Corrêa (2003) chamou de polifuncionalidade ao tornar-se pivô do projeto de modernização do país. Por esta via, além de portuário, o município adquiriu, entre suas funções principais, o papel de matriz energética, segurança nacional, industrial e, após a pavimentação da BR-101, turística. Não é coerente alegar à uma única causa o esgotamento das atividades primárias (agricultura e pesca artesanal) que ocorreram em sua época de crise e despovoamento, entre 1850 e 1945 (MACHADO, 1995).

Fonte: IBGE (1991, 2000, 2010)

No que tange às transformações fundiárias, especialmente nas antigas fazendas produtivas, houve forte apelo habitacional muitas vezes de modo irregular. Atividades primárias, que se estabeleceram historicamente no município, modificaram parcelas de vegetação nativa nas encostas. Em um dos principais bairros do município, a Japuíba, antiga fazenda colonial que presenciou um dos últimos cultivos antes da expansão urbana, a banana, teve igual papel no desmatamento da área. A grande onda imigratória que se fez acompanhar os projetos a partir da década de 1970 resultou que este bairro acolhesse boa parte dos novos habitantes que chegavam por conta dos projetos, visto que o Centro não oferecia condições para ocupação (JORNAL A CIDADE, 2011). Em diversas zonas que passariam a se constituir em bairros e/ou distritos do município. Não tendo sido somente um ou outro grande projeto ou empreendimento como vetor isolado de desmatamento.

Em processos semelhantes, as áreas de planície passaram por processo de ocupação de forma desordenada, ocasionando prejuízos ecológicos e dando início a problemas habitacionais, pouco assistidos pelo governos nas épocas em que se iniciavam. O crescente estabelecimento dessa função de moradia no local recebeu episódios de conflitos entre antigos proprietários e os moradores que se apossaram após o abandono produtivo do café, da banana e da cana-de-açúcar, tendo o local se caracterizado por conflitos de luta pela terra, bem analisados por C. Guanzirolli (1983), R. Bertonecello (1992) e C. Abreu (2005).

A operação da Companhia Siderúrgica Nacional, seguida da implantação do estaleiro holandês Verolme reacqueceram a dinâmica local, tendo atraído grande número de pessoas para trabalhar. Este período marcaria o ingresso de Angra dos Reis na “industrialização

pesada, sediando um parque de grande dimensão” (ABREU, 2005, p.35) De acordo com este autor:

A composição social do município se modifica com a formação de uma classe trabalhadora fabril composta em sua maioria de metalúrgicos. Um novo núcleo urbano é gerado com a implantação de uma vila industrial autônoma ao redor do parque industrial. O núcleo urbano central do Município se amplia em direção aos morros e se desenvolve com maior dinâmica. A classe média se expande com o incremento no comércio. Trata-se da consolidação da modernização capitalista no âmbito local, modernização esta que viria a se manifestar mais incisiva e drasticamente nas décadas seguintes com outros empreendimentos de grande porte. (ABREU, 2005, p. 36)

6.3 Os grandes projetos

É consenso encontrar o protagonismo histórico dos grandes projetos na formação socioespacial de Angra dos Reis, muito embora importantes eventos e períodos tenham os antecedido e compartilhado. Esses investimentos tiveram ênfase após a segunda guerra mundial e a partir do Plano de Metas (BECKER; EGLER, 2010). A corrida pelo desenvolvimento se materializou mundo afora e, no Brasil, esta região, que está entre as metrópoles Rio de Janeiro e São Paulo, “lócus do projeto geopolítico moderno [...] corredor metropolitano através do qual flui a circulação vital do país” (Ibid., p.134) se estabeleceu por decisão governamental como uma das áreas estratégicas e foi protagonista desses investimentos.

Implicâncias como as acima observadas remetem à grande importância política que influenciou a formação territorial fluminense através das empresas estatais e políticas federais (DAVIDOVICH, 2000). Se, por um lado, a grande injeção de investimentos no estado do Rio de Janeiro teve peso ímpar no contexto brasileiro, por outro lado, a elaboração de políticas não ficou atrás no acarretar da singularidade estadual (Id., Ibid.)

A densidade técnico-científica e informacional existente na região é entendida como uma forma de aprofundamento da divisão territorial do trabalho, fato que favorece a especialização dos serviços e que veio a corresponder à *região concentrada do Brasil* (SANTOS; SILVEIRA, 2001). A sobreposição de interesses expõe a contradição entre grupos pré-existentes aos primeiros grandes projetos implantados e a recente formação socioespacial. Tais acontecimentos ocorreram a partir da década de 1940, com atuação de agentes públicos e privados (SOUZA, 2003), e investimentos internos e estrangeiros.

Essa densidade é de fundamental importância para a contextualização da formação socioespacial de Angra dos Reis. A figura a seguir fornece elementos para compreender a configuração do território sob esse aspecto. Tal evolução foi analisada de modo similar e denominado por P. G. Pereira (2006) como *ciclo de eventos*.

Figura 7 – Matriz de periodização da área de estudo: densificação técnica via grandes projetos de investimentos

Fonte: Organizado pelo autor

O município é, cada vez mais, caracterizado por grande densidade técnica esse profundo grau de artifícios no território (SANTOS, 1999), e resulta da disposição de atendimento a diferentes ordens resultantes do protagonismo histórico local. Desde a colonização do país (escoamento dos primeiros produtos), e mais acentuadamente a partir de décadas de intervenção governamental e de investimentos estrangeiros. Períodos em que se diversificam investimentos privados e mistos, especialmente considerados aqueles ocorridos nas últimas décadas (PEREIRA, 2008).

A análise sobre grandes projetos aponta para uma contrariedade por parte das transformações que tais empreendimentos ocasionam aos territórios. Sob a alegação de “interesses nacionais maiores”, os grandes projetos eram associados, de acordo com R. Piquet (1989), à uma

[...] capacidade multiplicadora ou efeitos de interdependência [desencadeando] efeitos positivos sobre a região, decorrentes do crescimento da renda regional, da localização induzida de atividades produtivas [...] e expansão das receitas tributárias, decorrentes do aumento da produção, circulação e serviços. (PIQUET, 1989, p.30)

O que C. Vainer (2007) denominou de Grandes Projetos de Investimento (GPIs) se tornaria, a partir de seus respectivos setores, os vetores de tomadas de decisões na organização do território. Enquanto as agências regionais de planejamento se viam

preocupadas com a “[distribuição] de incentivos fiscais entre grupos dominantes locais e nacionais” passavam a se distanciar das tomadas de decisão. O autor explica:

Não eram os planejadores regionais que desenhavam a região, mas os planejadores e tomadores de decisão em cada um dos macro-setores de infraestrutura: no setor elétrico [...], minero-metalúrgico [...] e petroquímico. [...] A privatização dos setores responsáveis pela infra-estrutura acabou tendo como corolário a privatização dos processos de planejamento e controle territorial que são intrínsecos aos grandes projetos. (VAINER, 2007, p.11).

Angra dos Reis e região se viriam envolvidos na desregulamentação resultante desse processo. Aliados à implantação de cada um dos GPIs, características próprias se materializaram no território, tais como o gigantismo, o isolamento e o caráter temporário das obras de instalação (RIBEIRO, 1987; BERTONCELLO, 1992; MACHADO, 1995). Entre essas características, a autora bem elucida a formação de loteamentos industriais trazidas pelos empreendimentos. Essa população trabalhadora “foi o primeiro passo para a retração das atividades agrícolas” (Ibid. s/p) relativizando alegações de que o turismo teria assumido a expulsão de tais atividades (MARQUES; LACERDA, 2004) ou mesmo de visões isoladas do turismo no processo de formação socioespacial do local (CORRÊA, 2008; 2009; GÓIS, 2009).¹⁰⁶

6.3.1 A Usina Nuclear

A usina nuclear, implantada durante o governo de Costa e Silva, em 1968, foi resultado do programa nuclear brasileiro, cujas pesquisas tem suas raízes na criação do Conselho Nacional de Pesquisas – CNPq - (BECKER; EGLER, 2010). Na época, já se havia a predestinação de situar a usina de produção elétrica em Angra dos Reis, após a constatação de que a primeira possibilidade, praia de Grumari, há 40km da capital fluminense, era pouco isolada. Se, por um lado, o cerceamento de montanhas isola os riscos radioativos de um eventual desastre do continente, de outro, as ilhas protegem de influências oceânicas.

A mesma vocação físico-natural que torna a paisagem de Angra dos Reis uma das mais apreciadas turisticamente, tornou justificável a implantação do projeto nuclear nacional, pelos militares (SILVA, 1999). Os concorridos atributos naturais de Angra dos Reis à disposição de setores pouco congruentes.

¹⁰⁶ O mesmo porém deve ser dado à queda da pesca artesanal na Baía da Ilha Grande que teve motivos além do turismo, como costumam aparecer algumas alegações sobre as transformações do espaço litorâneo, muitas vezes desconsiderando outros fatores tão ou mais importantes na totalização em curso dos territórios.

O complexo nuclear, hoje sob a responsabilidade da Eletrobrás, conta com três unidades de geração de energia. Duas em operação e uma em construção. Angra I passou por diferentes complicadores em seus primeiros anos de operação. Estes inúmeros problemas fizeram com que, além do atraso de início de operação comercial, teve que ser desligada várias vezes, sendo os principais motivos, as ações judiciais e problemas técnicos. Motivo este que permitiu-lhe o apelido de vaga-lume (MALHEIROS, 1993). Angra II, em operação desde 2000 e Angra III, em construção, foram acordadas em 1975, através do Acordo Nuclear Brasil-Alemanha.

6.3.2 Rodovia BR-101 e o trecho Rio-Santos

A BR-101 (Anexo IV) é uma autoestrada que interliga diferentes regiões do país, cujos extremos são os municípios de Mostardas, no Rio Grande do Sul, e de Fortaleza, no Ceará. Esta rodovia foi planejada pelo GEIPOT¹⁰⁷ e é classificada como a primeira rodovia longitudinal, que “acompanham os meridianos de norte a sul, aumentando no sentido de leste para oeste” (YÁZIGI, 2009, p.356). Trata-se de importante obra rodoviária na organização territorial do país com forte conotação turística, “já que deu vazão a um grande intercâmbio provocado pela busca das praias e da natureza por parte das populações das grandes cidades [sobretudo] do macroeixo Rio/São Paulo” (SIQUEIRA, 1989, p.63).

O projeto da Rodovia BR-101 vem sofrendo de modo emblemático com a urbanização que vem acompanhando seu traçado. Por ser o litoral, uma das regiões mais densamente ocupadas do país, além de receber fluxo de visitantes e turistas ao longo do ano, muitos trechos desta rodovia ficaram comprometidos, ocasionando uma série de problemas às populações e transtorno à circulação de pessoas e mercadorias. Muitos municípios que são cortados pela rodovia acabam por tê-la como grandes avenidas, indispondo sua função viária de transportes de interligação entre grandes distâncias.

¹⁰⁷ “O GEIPOT foi criado pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, com a denominação de Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes e com sua direção superior formada pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Ministro de Estado da Fazenda, Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica e pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas, conforme foi sugerido pelo Acordo de Assistência Técnica firmado naquele ano entre o governo brasileiro e o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD). O GEIPOT foi extinto pela Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008 (convertida na Lei nº 11.772/2008), oportunidade em que foi instituída a inventariança, cujos procedimentos estão disciplinados no Decreto nº 6.485, de 17 de junho de 2008” (GPOPAI/USP, s/d).

O trecho da BR-101 que liga as metrópoles litorâneas Rio de Janeiro e Santos, nos litorais fluminense e paulista, respectivamente, é popularmente conhecido como “Rio-Santos”. Considerada um equipamento turístico já na publicação do Projeto Turis em finais dos anos 1960, a rodovia se tornaria um projeto de grande envergadura territorial, pelo qual o país demonstraria suas fragilidades estruturais no âmbito dos transportes e do planejamento urbano, que resultariam em graves problemas na totalidade do espaço e da sociedade de alguma maneira envolvida. Entre os grupos sociais emblemáticos de tais impactos, estavam os caiçaras, que habitavam trechos, até então, relativamente isolado.

Nos estudos técnicos para a implantação da rodovia já se constataavam os impactos de implantação do traçado. O próprio Projeto Turis, voltado ao aproveitamento turístico da região, afirmava a gravidade da implantação da rodovia, que traria consequências drásticas à região (BRASIL, 1973), por se tratar de um trecho particular de exuberância paisagística, dada a estreita faixa natural entre a Serra do Mar e as praias e a proximidade dos macropólos Rio de Janeiro e São Paulo. Nesse sentido, deu a entender que o projeto abria a discussão para um patamar político que considerasse alternativas na execução do projeto.

As obras foram iniciadas concomitantemente às discussões técnicas prognósticas, de modo que de nada serviria o conteúdo técnico dos projetos, entre eles o Turis, uma vez que o fato se consumava: a rodovia já estava sendo traçada no território. Conforme P. Siqueira (1989), inúmeras praias catalogadas pelo plano turístico foram aterradas, deixando de existir, além de áreas de vegetação nativa terem apodrecido devido ao estancamento da água oriunda da Serra do Mar. Os alertas pouco serviram frente à decisão política, conforme o relato do autor:

Apesar do alerta e das propostas do Projeto Turis na preservação ambiental desta região como fator de desenvolvimento turístico (a matéria-prima da indústria turística é a natureza), o traçado desta estrada aterrou cerca de 70 praias deste belo litoral. Quando o então presidente da Embratur, Paulo Protásio, expôs o Projeto Turis a uma platéia selecionada, muitas das 250 praias catalogadas por este já não existiam mais. As obras de construção da estrada não esperaram a conclusão do estudo. Apesar do gasto de 300 mil dólares na elaboração do projeto, a própria Embratur abriu mão do mesmo num prazo inferior a dois anos após a sua apresentação. O Projeto Turis não conseguiu se impor frente à trágica realidade da construção deste trecho da BR-101. (SIQUEIRA, 1980, p.63)

A justificativa turística da Rio-Santos foi revestida por interesses imobiliários pouco nítidos e, dessa maneira, geradores de conflitos habitacionais, uma vez que a onda migratória no município foi de encontro ao processo de pavimentação da estrada. Ainda que haja uma

relação do turismo em todo o processo, é importante que se estabeleçam diferenças na atribuição do turismo e de outros interesses travestidos sob esta pauta como causador dos impactos angrenses na segunda metade do século XX.

O processo de apropriação territorial da orla marítima de boa parte do município foi acentuado após a pavimentação do trecho Rio-Santos da BR-101. Reconfiguraram-se as propriedades em meio à muitos conflitos fundiários. Os grandes projetos de investimento foram causadores do galopante crescimento populacional acompanhado de níveis de pobreza e têm sido obstáculos, cada vez mais nítidos, ao turismo. A mesma estrada do turismo era a condição para o andamento das obras da Usina Nuclear, e posteriormente da consolidação da habitação de seus funcionários (SILVA, 1999).

Esse é o mesmo turismo que se busca promover, institucionalizar e tornar uma fonte de rendas e identificação para o município? O pretexto do turismo no projeto de pavimentação da Rio-Santos e apropriação por investidores estrangeiros precisa ser relativizado, se se preza o turismo enquanto fato relevante, tal como em muitas das principais economias mundiais.

Essa usurpação política feita ao fenômeno turístico não lhe favoreceu enquanto ocasião de outras transformações à sociedade em Angra dos Reis, pelo contrário, o turismo foi tido como vetor de problemas. Serviu de pretexto ao processo de formação socioespacial. Somente com o surgimento da Secretaria Municipal de Turismo (TURISANGRA), é que tem sido possível notar a ascensão de um novo entendimento e protagonismo deste fenômeno no município.

6.4 Vocação portuária

As instalações portuárias em Angra dos Reis têm se constituído em perenes protagonismos socioeconômicos, desde os ciclos da cana de açúcar, escravos, ouro e café. Após a abertura da Estrada de Ferro D. Pedro II, no final do século XIX, há um resfriamento das relações comerciais pelo porto, tendo alterado temporariamente esse padrão funcional locacional.

Apesar da aptidão física e da história da colonização brasileira, as atividades portuárias não podem ser consideradas as únicas funções do território, ainda que elevemos a discussão para o espectro mais amplo dos diferentes tipos de portos. As mudanças ocorridas

ao longo de 500 anos resultaram em chegadas e partidas de diferentes pessoas envolvidas com o movimento deste local, sendo importante considerar que diante dos diferentes ciclos, Angra já presenciou avanços e retrocessos demográficos (MACHADO, 1995).

Os portos estiveram, de alguma maneira, ligados aos diferentes ciclos históricos, sobretudo nas épocas de intensificação dos tráficos, fosse o contrabando de ouro, o tráfico legal de escravos ou os ciclos da cana e do café (Id., Ibid.). De modo que a densificação técnica, científica e informacional tem se feito presente, de um modo geral, relativizando qualquer abordagem meramente setorial, dentre as quais podem ser incluídas as vocações portuárias.

Desde a época colonial, a área terrestre dominada pela presença da Serra do Mar contrastava desfavoravelmente com as excelentes condições oferecidas pela baía da Ilha Grande e seu conjunto insular, o que estimulou o desenvolvimento das funções portuária e pesqueira, atividades que caracterizaram Angra dos Reis por quase quatrocentos anos. Apesar do determinismo ambiental que essa descrição sugere, a evolução posterior do povoamento desmente tal simplificação. (Ibid., 1995)

Ainda que existente e bem influente na história de Angra dos Reis, a dita vocação não se exclui outras que, sobre os diferentes eventos e períodos, têm marcado a história do município e região. A complexificação dos diferentes fenômenos que passam a concorrer na organização do território é crescente e, sob uma perspectiva da totalidade, merecem tratamento aprofundado na compreensão da atual configuração.

6.5 Sobre o turismo

Inserido na região turística da Costa Verde, Angra dos Reis compartilha com os municípios de Itaguaí, Mangaratiba, Paraty e Rio Claro importante papel no cenário turístico estadual. Vale destacar que desde os primeiros contatos do europeu, o local fora considerado um paraíso, dado seus atributos fisiográficos (CAPAZ, 2009). A aptidão física para fins econômicos e políticos não se limita aos fatores climáticos e sitológicos. A Baía da Ilha Grande abrigava “povos cordatos e dispostos à convivência pacífica” que se deteriorou devido à maneira como os colonizadores se impuseram aos indígenas, que insistiam em subjugar-los “em suas fazendas e vilarejos, como testemunharam Anchieta, Nobrega, Hans Staden e a maioria dos cronistas do século 16” (p.94).

O turismo é considerado um fenômeno atuante na organização do território sul fluminense com o reconhecimento oficial desde, pelo menos, 1980. O estado do Rio de Janeiro, que no início daquela década já se posicionava politicamente na pretensão de um planejamento turístico, ressaltava a aptidão físico-natural e cultural de suas regiões, bem como da proximidade com o Estado de São Paulo (TURISRIO, s/d¹⁰⁸). Tal proposta de regionalização oficial, no entanto, se via acompanhada de uma regionalização espontânea (FRATUCCI, 2000), que resultava das iniciativas dos municípios através da criação de conselhos para se avançar no tema. Esse descolamento não favoreceu para um ambiente institucional ao turismo.

No transcorrer de, pelo menos, duas décadas¹⁰⁹, o turismo se viu em moldes semelhantes ao dado pelos militares. Período em que consubstanciou uma profunda transformação de Angra dos Reis, seja pela proliferação de equipamentos ou pela dinâmica da ocupação. De alguma forma, estiveram relacionadas ao turismo as intencionalidades predominantes nas relações de força resultando na apropriação dos terrenos de orla, em especial.

Estudos que apresentam alcances teóricos aprofundados, via de regra, apontam para os problemas trazidos pelo estágio inicial de governança sob o emblema turístico emparelhado à turistificação do território neste movimento (GÓIS, 2009; MARQUES, 2004; CORRÊA, 2008, 2009; MELO, 2010). Outros buscam diferenciar o que teria sido especulação imobiliária e outras manobras de apropriação nos usos do território, ainda que com o pretexto turístico, mas com contornos próprios de um processo político (GUANZIROLI, 1983; BERTONCELLO, 1992; ABREU, 2005), “fato revestido de intencionalidade e comprovado em seu planejamento, no âmbito de seus principais agentes produtores” (ABREU, 2005, p.48). Essa dupla face do turismo, cara à realidade litorânea brasileira, se vê bem representada na formação socioespacial recente de Angra dos Reis.

A turistificação se incorporou à realidade territorial em que se dava a materialização dos grandes projetos, tornando extremamente complexa a repercussão real de sua manifestação. É neste contexto polêmico que o turismo não foi o único fator a desencadear

¹⁰⁸ Informação disponível na página da Turisrio - Companhia de Turismo do Estado do Rio de Janeiro, empresa estatal de economia mista, vinculada à Secretaria de Turismo, que tem, entre outras atribuições, a de gestora da política de turismo do governo, em consonância com o Plano Diretor de Turismo. Disponível em <http://www.turisrio.rj.gov.br/projetos.asp> (acessado em 22/08/2011).

¹⁰⁹ Um dos marcos im portantes na revisitação do assunto viria com a elaboração do Plano Diretor de Turismo do Estado do Rio de Janeiro, em 2001 (TURISRIO, 2001 apud CASTRO, 2003).

nos processos de apropriação territorial, ainda que sob seu pretexto tenham sido executadas as manobras do governo autoritário à época. As precárias condições da posse da terra são salientadas por R. Bertoncello:

Neste sentido, vale ressaltar que o processo de apropriação ilegal das terras já havia começado antes da valorização turística, e que ao longo de mais de meio século os camponeses não conseguiram regularizar essa situação. A apropriação turística não fez mais do que efetivar um projeto que já tinha começado muito antes. (BERTONCELLO, 1992, p.79)

Muito embora se saiba que em algumas localidades os empreendimentos que deslocaram habitantes ribeirinhos ou caiçaras de seus locais de morada tenham relação marcante com o advento do turismo, o processo histórico recente já apontava para uma forte mudança nos padrões socioespaciais desde outros e anteriores motivos, tais como a Usina Nuclear, o Terminal de Petróleo e o Estaleiro Verolme. A onda migratória se refere principalmente aos grandes projetos. O turismo acompanhou esta abrupta densificação técnica e se materializou com a pavimentação da Rio-Santos. Este sim, um evento que dimensionou a atividade turística em toda a região.

O turismo em Angra dos Reis tem se estabelecido por sua exuberância natural e pela existência de empreendimentos especializados em atividades náuticas. Diferenciar o turismo das práticas de especulação imobiliária tem tido uma tênue compreensão a partir das atividades técnicas das secretarias e de alguns estudos no local. É comum encontrar, no entanto, discursos residuais acalentados de acusação ao turismo como fator de estabelecimento dos conflitos socioespaciais. Em partes isto não deixa dúvidas, mas é preciso relativizar a concepção de turismo e a serviço de que interesses foi utilizado. Ao exigir compreensões mais aprofundadas enquanto fenômeno territorial, o turismo pode servir de indicador de contradições e possibilidades e do jogo de forças e usos do território. Possibilita, por fim, alcançar inteligibilidade sobre a formação socioespacial durante a modernização brasileira.

Em Angra dos Reis, tal dubiedade encontrada no turismo se presta de grande valia na tentativa de estabelecer uma distinção fortuita, e nada simples, pela qual a estima por reorganização territorial e redefinição do próprio papel do turismo se possa fazer.

Se observarmos além dos grandes projetos de investimento, coexistem ao turismo, o fomento a outras atividades geradoras de renda, como é o caso da institucionalização, tecnificação e investimentos em pesca e aquicultura, dos investimentos infraestruturais com

recursos advindos dos royalties do Pré-Sal, dos novos grandes projetos (Technip), e do setor náutico, numa perspectiva mais ampla¹¹⁰, entre outros investimentos que estão aflorando no município e região.

A transição de períodos nas décadas de 1960 em diante se caracteriza pela introdução massiva de tecnologias voltadas à modernização do país em algumas regiões brasileiras. O litoral sul fluminense se destaca neste sentido. O advento do turismo no município é mais um dentre um conjunto de novas atividades. Entram em discussão diferentes setores econômicos. De acordo com os pleitos, recentemente formalizados, dos líderes do Angra Convention & Visitor Bureau encaminhados ao Ministro do Turismo, os encaminhamentos políticos que se legitimam há décadas no município em nome do interesse nacional estão pondo em risco o desenvolvimento turístico (ANGRA CONVENTION & VISITORS BUREAU, 2011). Entre esse complicado rol de conflitos de interesses, o turismo adquire um peso que antes não se equiparava, por razões institucionais deste fenômeno.

Em relação à concentração de grandes obras no território angrense, a aptidão para diferentes usos estruturais é evidente devido aos fatores físicos da paisagem natural e de navegabilidade do meio marítimo, da localização entre os estados de RJ, SP e MG e dos investimentos federais realizados no chamado Sul Fluminense. Este diferencial resultou na dinâmica inigualável de transformações no município de Angra dos Reis. Concorrendo a diferentes formas de apropriação e exploração econômica do território, entre as quais os portos de lazer se materializaram em apenas mais uma.

Alguns estudos no local buscam analisar fenômenos em suas complexidades, como é o caso da *construção social do risco* sobre o projeto nuclear (SILVA, 1999); a *constituição do território produtivo no sul fluminense* (BATISTA, 2006); o desafio e as lições sobre a busca democrática (LIMA, 2008). Da mesma maneira, tentaremos proceder aos portos de lazer, por entender que é o modo como se instala o uso turístico do território angrense é que deve ser analisado criticamente. Tal processo favoreceu grupos externos que, mediante ações do capital imobiliário, se materializaram em grandes dificuldades de cunho local, sobretudo às camadas mais pobres da população. Isto acarretou, o que veremos adiante, um sentido de reivindicações democráticas mediante os instrumentos de governança no município.

¹¹⁰ Em 20 e 21 de Novembro de 2011, ocorreu o I Encontro de Empresários do Setor Náutico no município. Anexo V

A origem da náutica seria uma lacuna a ser melhor compreendida para uma análise construtiva acerca do turismo no local. A. V. Carvalho (2009) colabora neste sentido, ao abordar a construção de ambientes seccionados ligados a partir dos mecanismos discursivos nos municípios de Angra dos Reis e Paraty. A vocação turística desses dois municípios teriam sido afetadas pelos discursos oficiais e de promoção de tais localidades, numa alusão de que a *Côte d'Azur* brasileira adquirisse um desenvolvimento turístico altamente especializado. Tendo como parâmetro os discursos oficiais das secretarias de turismo, o Guia 4 Rodas e materialidades nas cidades, o período abrangido pela pesquisa foi de 1960 até 2009. Como base conceitual desse processo, que ocasionou o atual pensamento comum dos habitantes locais sobre sua própria imagem, a dissociação entre o Homem e o Natural figura como o principal motivador de visões tornadas reduzidas (CARVALHO, 2009).

Reflexos da visão dual acerca dos dois municípios, onde Paraty teria assumido uma bandeira cultural enquanto Angra uma natural, demonstram como a memória se tornou um mecanismo de seletividade na turistificação recente dos municípios. Tal dualidade deixou no esquecimento atrativos históricos de suma relevância no caso de Angra dos Reis, devido à forte ênfase dada à especialização de um turismo voltado à natureza. Como principais protagonistas dessa constatação estão a pavimentação da Rio-Santos e a TurisAngra. O turismo histórico sai de cena, para as 365 ilhas entrarem como vocações quase absolutas do local (ibid).

Considerada a densidade técnica no município, o nautismo se destitui de um sentido, o que leva a torná-lo apenas um indicador de contradições, em que o caráter seletivo das práticas náuticas e de suas relações com o espaço prosperam. Representa espaço de concentração e relativa diversidade do fenômeno das marinas, muito embora não podendo ser um caso completo sobre o tema, de modo a esgotá-lo. Mesmo havendo projetos de implantação e ampliação de novas instalações, já pode ser considerado um dos usos consolidados na orla do território, ou seja, um fenômeno que estabelece territorialidades lineares. Essa seletividade espacial precisa ser dirigida enquanto ponto de discussão sobre as funções de portos de lazer na organização do território. As relações emanadas por estes equipamentos se limitam a tais linearidades/territorialidades? São verificados no município e abrangências, diversos tipos de marinas e, por isso, uma ocasião única de compreensão do envolvimento de tais instalações em cidades litorâneas.

Uma lacuna de peso a ser considerada e estendida ao litoral nacional é a eminência de marinas públicas, cuja via de discussão remete aos estudos acerca do pós-moderno emergente em *waterfronts* urbanos (NORCLIFFE; BASSET; HOARE, 1996). Chegará a sua vez? A que custos? Considerando-se que a correlação entre marinas e zonas urbanas de orla é, cada vez mais, disseminada mundo afora, as discussões acerca do pós-moderno na organização das cidades se vê bastante profícua à geografia e ao planejamento.

6.5.1 Embratur e uma década de manobras

O período compreendido de 1967 até o início dos anos 1980 pode ser considerado o principal condicionante da formação socioespacial na costa sul fluminense. O governo militar se encarregou de estabelecer mecanismos legais de modo a realizar um grande projeto ao longo do trecho Rio-Santos da BR-101.

O turismo foi institucionalizado no Brasil a partir da criação do Conselho Nacional de Turismo (CNTur) e da Empresa Brasileira de Turismo (Embratur), organizados em um Sistema Nacional de Turismo (BERTONCELLO, 1992). Este setor era visto como “uma fonte de divisas capaz de favorecer a balança de pagamentos do país” (Ibid., p.71), mas que de fato favoreceu, primeiro, ao Estado, tornando-se campo de manobras e meio de acúmulo de poder e, segundo, o empresariado nacional “não só protegendo-o e guiando-o nos seus primeiros passos, como também atraindo investimentos do exterior” (Ibid., p.71).

“Arquétipo de gestão autoritária e centralizada, característica do período” (BERTONCELLO, p.72), a Embratur se volta à região litorânea sul fluminense e norte paulista com vistas a operar sobre ela um plano turístico: o Projeto Turis.

Apresentado em 1972, este documento iria impor a vocação turística da região, considerando os atrativos ali existentes, tanto naturais como culturais. Essa “definição *a priori* da vocação turística” chama a atenção por não ter sido discutida levando à compreensão de que se trata de “terra de ninguém” (p.75). Atropela os, então posseiros, moradores dessas localidades, demonstrando a forte centralidade que tinham as legislações auferidas à Embratur. Tratava-se, num primeiro momento, “de uma função turística planejada para as populações de alta renda das metrópoles carioca e paulista e do turismo internacional” que acabou extrapolado e “assumindo plenamente seu caráter industrial, com a diversificação de empreendimentos e outros serviços urbanos” (MACHADO, 1995, s/p). De

repente, o turismo adquire tamanha importância nas normatizações sem, ao menos, obter um amadurecimento institucional capilarizado, até mesmo, na região concentrada do país. Um meio político para se implantar grandes projetos de outras envergaduras e setores.

O caráter de instância máxima adquirido por essa empresa estatal ficava estabelecido quando feito o convênio operacional com o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) para compatibilizar turismo e reforma agrária. No entanto, esse convênio, em seu artigo 5º, tornava o INCRA subordinado à Embratur¹¹¹, demonstrando que o objetivo era “derrubar os obstáculos que possam dificultar a execução do Projeto [Turis]” (EMBRATUR, 1975), além de legitimar, através de recursos legais¹¹², a regularização de posse e domínios, desalojando ocupantes.

Conflitos se sucederam e a repercussão desse conjunto de episódios se proliferou pela sociedade local e movimentos ambientalistas. A década de 1970, assim, pode ser considerada época de estratégia de um planejamento de territorialidades fragmentadas turístico-imobiliárias no benefício de poucos, ou seja, de fins destituídos de princípios de diminuição da pobreza. O governo militar esteve comandando as práticas normativas oficiais neste processo e viabilizando, através da rodovia Rio-Santos e sob a alegação do desenvolvimento turístico, a ação de futuros agentes ligados ao governo militar¹¹³. Um contexto histórico bastante polêmico na história de implantação do turismo em Angra dos Reis.

O processo de turistificação no local combinou medidas autoritárias e falta de institucionalização precedente. Não fosse o pretexto do turismo (e não o foi unicamente), os conflitos ocorridos, especialmente na década de 1970, poderiam ter ocorrido por outras vias. O que leva a entender o turismo do projeto Turis e da Embratur, em tempos de ditadura, como um golpe de apropriação do território pelo qual uma configuração posterior, bastante complexa, se consolidaria. Por este fato, outra face do turismo tardou a surgir como possibilidade, a demonstrar sua face territorial total, em que práticas cotidianas somadas ao convívio com visitantes se estabelecesse na dinâmica social urbana.

¹¹¹ Grifos nossos.

¹¹² Deliberação N° 1.030 de 25/10/1974 do Projeto Turis que versa sobre as Normas de ocupação do território (BERTONCELLO, 1992).

¹¹³ O então procurador da fazenda Honório Lima é citado como personagem emblemático na origem dessas expropriações. Leva os camponeses a assinarem declarações e, após o pagamento de impostos da fazenda, seu órgão de origem, torna-se proprietário legal (GUANZIROLI, 1983; BERTONCELLO, 1992; ABREU, 2005).

6.6 Desigualdades e planejamento democrático: marcas angrenses

A desigualdade social e espacial em Angra dos Reis é notável nos dados estatísticos e na paisagem, tendo se agravado com o crescimento populacional, que além de alto, tem sido constante. P. A. V. de Souza (2003) analisou a evolução demográfica do município ao longo da segunda metade do século XX. Para o autor, os grandes projetos, ligados à indústria, alavancaram esse crescimento, tendo culminado no surgimento de diversos bairros que eram predominantemente ocupados por atividades agrícolas e extrativistas.

Ao final da década de 1980, com a redemocratização do país, os planos diretores municipais se tornaram instrumentos emblemáticos na verificação do grau de envolvimento das sociedades no planejamento urbano. Os municípios se tornavam os novos entes federativos (CATAIA, 2011) e a participação democrática nos planos diretores municipais passaria a ser uma realidade.

A crença de que, com a descentralização das políticas territoriais, surgiriam novas formas de se elaborar as leis mediante a participação da sociedade civil pudesse reverter questões históricas, como em Angra dos Reis, o acesso às praias, por exemplo. O município protagonizou a construção de seu plano diretor fortemente marcado por um contexto participativo, num sentido avesso ao de “um tempo em que o debate político se degrada e em que se assiste ao empobrecimento da esfera pública e da esfera estatal como fóruns privilegiados do encontro e confronto de propostas” (VAINER, 2007, p.10).

Através de um período bastante acalentado em rodadas de debates e decisões que demonstram o poder de uma Câmara de Vereadores, de uma maneira em que “duas partes em confronto cederam cada uma em algumas das suas pretensões” o consenso foi a construção de um milagre, que serviu para importante compreensão do assunto no país (ALVES, 1997, p.11). As contradições sociais estabelecidas neste município pôs, através do processo de elaboração de seu plano diretor, elite e população marginal. Minuciosamente discutido na sua elaboração, o plano foi uma oportunidade de entendimento da realidade das dinâmicas sociais e suas consequências na organização espacial do local, permitindo, de acordo com E. Maricato (1997):

discriminar os diversos agentes e os diversos interesses envolvidos na definição do PD de Angra dos Reis. É interessante notar como representantes da elite local se identificaram com o grande capital imobiliário, externo à sociedade angrense, e como os setores populares se identificaram com a defesa do meio ambiente e da desprivatização das praias [...] contradições

entre os interesses das elites e a mobilização popular. (MARICATO, 1997, p.16)

6.7 Zoneamentos e outras normas instituídas

O atual plano diretor, cujo zoneamento possui detalhamentos importantes, tanto em bases cartográficas quanto em memoriais descritivos, na tentativa de ordenamento territorial resultando de trabalhos entre 2003 e 2006, e tendo sido oficialmente aprovado, apenas em 2009. Para C. Abreu (2011), esse zoneamento, no entanto, não considera os anúncios e debates estendidos sobre o Pré-Sal, que implicarão em importantes transformações de cunho espacial no município (informação verbal)¹¹⁴. Ainda assim, um importante instrumento em vigor e com acuidade tipológica de uma grande variedade de zonas de uso e ocupação do solo.

De acordo com o macrodiagnóstico, o município foi classificado em zonas urbana e rural, afora as zonas insulares (Figura 7). Conforme o documento cartográfico, praticamente toda a orla continental do município está, hoje, em zona urbana. Os níveis de abordagem para disciplinamento de uso e ocupação estão classificados, ainda em zoneamentos (Capítulo III da Lei de Zoneamento) e microzoneamentos (Capítulo IV da Lei de Zoneamento), para aquelas (ANGRA DOS REIS, 2009a).

Duas classe de usos que constam no Plano Diretor e que dizem respeito diretamente às marinas são as zonas de acrescidos de marinha e edificações excepcionais nas áreas de orla (Art. 50). De acordo com a Lei Municipal 2.092, os acrescidos de marinha “são terrenos formados, natural ou artificialmente, para o lado do mar ou dos rios e lagoas, em seguimento aos terrenos de marinha” (2009b, s/p).

¹¹⁴ Informação fornecida por Abreu, em Novembro de 2011.

Figura 8 – Divisão municipal em Macrozonas.

A linha de orla contiuental é zona urbana em toda sua extensão municipal.

Fonte: Adaptado de Zoneamento Municipal (ANGRA DOS REIS, 2009a)

Independente da densidade ou das características sociais, a zona urbana se caracteriza por atividades ligadas à habitação, comércio, indústria e equipamentos públicos e turísticos (públicos ou privados) de modo adensado. Ainda que zona urbana, as áreas propensas à marinas e outras estruturas náuticas possui mecanismo previsto em Lei para a restrição de obras em faixa de orla. É o § 4º. do Artigo 50º do Plano Diretor Municipal, que trata dos acrescidos de marinha: “São vedados quaisquer outros acrescidos artificiais de marinha, excetuando-se aqueles de utilização pública em áreas já degradadas especificadas no Código de Obras.” (ANGRA DOS REIS, 2009b, p.36).

Algumas estruturas urbanas que complementam e permitem atividades náuticas são consideradas no Plano Diretor Municipal de Angra dos Reis como “edificações excepcionais sobre área de orla não edificante” (Ibid. p.28-29). Dentre essas estruturas estão marinas, cais, pontes, piers, atracadouros, decks sobre área costeira, quiosques, rampas para barcos, estaleiros, equipamentos urbanos públicos de infra-estrutura básica e lazer (Ibid.). Tais obras são permitidas nas zonas acrescidas de marinha, que estão distribuidas ao longo da orla urbanizada do município, de acordo com o §2º “As edificações de que trata este artigo deverão seguir as demais normas relativas ao meio ambiente, ao uso do solo e as estabelecidas no Código de Obras” (p.36).

Em relação ao zoneamento, não menos do que 12 unidades territoriais subdividem o município (Figura 9), numa demonstração de aprimoramento técnico sobre as diferentes formas de uso e ocupação.

Figura 9 - Zoneamento Municipal de Angra dos Reis.

As 12 Unidades Territoriais que servem, de acordo com o Artigo 5º da Lei Nº 2.091, para fins de melhor localização e visualização do Macrozoneamento, Zoneamento e Microzoneamento Municipal (ANGRA DOS REIS, 2009).

Fonte: Adaptado de Zoneamento Municipal (ANGRA DOS REIS, 2009a)

As diferentes unidades territoriais (UT) apresentam características geográficas mais ou menos particulares que permitem à gestão municipal realizar suas atividades de planejamento e gestão do território. Algumas UTs apresentam grau de urbanização avançado, sendo assim, conduzidas à um microzoneamento (Anexo VI), o qual busca atender à complexa densidade nesses espaços. As UTs que possuem o microzoneamento no município e respectivo memorial descritivo, são: 1, 3, 5, 6 e 7 (Tabela 2)

O Artigo 21 do capítulo IV da Lei 2.091, expõe que “a denominação Área de Microzoneamento (AMIZ) é utilizada para os adensamentos urbanos ao longo do Território

Municipal”. O microzoneamento das UTs, por fornecer maiores detalhes acerca da configuração territorial, permitem que as tipologias de uso e ocupação que constam no Art. 7º do capítulo III (ANGRA DOS REIS, 2009b) sejam adequadamente aplicadas, como é o caso do uso turístico.

Tabela 3 – Divisão territorial administrativa do município de Angra dos Reis

UNIDADE TERRITORIAL	ÁREAS	MICROZONAS
UT-1	09	03
UT-2	03	-
UT-3	29	01
UT-4	29	-
UT-5	15	01
UT-6	19	01
UT-7	33	03
UT-8	15	-
UT-9	Ilha Grande	
UT-10	84	-
UT-11	Parque indígena	
UT-12	Parque Nacional da Serra da Bocaina	

Fonte: Adaptado do Memorial Descritivo da Lei de Zoneamento (ANGRA DOS REIS, 2009b)

Ao prever o zoneamento do uso turístico, existem três categorias que se diferenciam, através de parâmetros desde as características ambientais, culturais e a densificação de unidades habitacionais. Trata-se de um apontamento, ainda que pouco aprofundado, importante no estabelecimento de limites de ocupação em zonas mais ou menos frágeis, conforme explicado pelo texto da Lei Nº 2.091:

Parágrafo único. As Zonas de Interesse Turístico estão divididas em 03 (três) tipos:

I - Zona de Interesse Turístico 1 (ZIT-1) - zona com características ambientais e atrativos turísticos naturais capazes de absorver grandes estruturas hoteleiras, destinada ao turismo, com implantação de meios de hospedagem com até 150UHs e outros equipamentos de serviços e apoio à atividade turística.

II - Zona de Interesse Turístico 2 (ZIT-2) - zona com características relacionadas ao ambiente urbano historicamente preservado, ou com estrutura de lazer urbano,

destinada ao turismo, com implantação de meios de hospedagem com até 40UHs e outros equipamentos de serviços e apoio à atividade turística.

III - Zona de Interesse Turístico 3 (ZIT-3) - zona com características relacionadas aos atrativos turísticos naturais passíveis de utilização urbana, destinada ao turismo, com implantação de meios de hospedagem com até 40UHs e outros equipamentos de serviços e apoio à atividade turística. (ANGRA DOS REIS, 2009a).

Ainda que Angra dos Reis possua algumas especificidades no assunto das marinas, é de se considerar que as mesmas se fixam no catalogar de tais obras e estabelecimentos. A atualização de critérios de análise a serem postos em discussão no âmbito técnico ligado ao planejamento urbano pode contar com informações específicas sobre marinas na organização do território como elemento importante na regulação do território. Aspectos que considerem a sociabilidade, a paisagem e as relações de trabalho e podem contribuir em termos de formas de urbanização e conformação de ambiências.

6.7.1 A ambiência urbana e o microzoneamento da cidade

O mar se constitui no meio geográfico natural pelo qual as relações entre a cidade e a natureza se consolidam em Angra dos Reis. De porto natural até centro operacional de manutenção de grandes plataformas e navios, passando por local de resfriamento de usinas atômicas, o meio técnico-científico-informacional se consolidou no território sempre com forte ênfase no mar. L. O. Machado (1995) já havia descrito:

Uma comunidade aberta para o exterior, seja através da atividade portuária, turística, industrial, das vias de comunicação e, mais recentemente, das telecomunicações: essa é a caracterização geral do atual município de Angra dos Reis (p.26-27).

Isso leva a constatar que o tema da apropriação do território ocorrida em Angra dos Reis no último terço do século XX é um “fato consumado” (informação verbal¹¹⁵). Uma realidade historicamente contraditória combinada por alguns dos mecanismos que podemos observar, ainda que merecessem, cada qual, maiores detalhamentos em seus percursos. Por isso mesmo, as transformações no território angrense mereçam ser compreendidas enquanto

¹¹⁵ Conversa dirigida, em 23/11/2011, junto ao coordenador técnico da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, Cássio Veloso Abreu.

objeto real-concreto para as ações de planejamento territorial. É possível averiguar a consolidação de uso e ocupação voltada ao mar, nos zoneamentos de áreas protegidas. As recentes legislações, em âmbito federal e estadual, conspiciam esta tendência ao delimitar áreas de reserva do meio natural e de ocupação indígena (mapa 4).

O município tem construído historicamente um patamar diferenciado de materialização do processo de formação socioespacial. Este quadro, complexo, é, ademais, desafiante se considerarmos que grandes mudanças estão por vir com a instalação de empresas ligadas ao Pré-Sal e todos os efeitos indiretos na urbanização e na economia do local.

Para contribuir com a constatação de que o espaço urbano angrense se fragmenta em equipamentos náuticos consolidados e latentes, ao mesmo tempo, estipulamos o recorte cartográfico da zona central. A área core, de onde se emanam relações densas no âmbito de identificação e de imagem, caros ao processo de turistificação, exprime o afirmado. O microzoneamento desta unidade territorial prevê usos subcategorizados ao que denomina de zona comercial, zona de interesse turístico e zona especial, além de áreas de permissão de acrescidos de marinha.

Ao analisar as categorias (tabela 3), podemos notar algumas discrepâncias nos indicativos disciplinares de uso e ocupação ao estabelecimento de uma ambiência urbana.

Tabela 4 – Categorias de uso do solo na Lei de Zoneamento de Angra dos Reis

Zona Comercial 5 (ZC-5)	zona de ocupação do solo com característica comercial destinada ao comércio atacadista de grande porte, indústrias em geral e outras atividades que requeiram controle ambiental (ANGRA DOS REIS, 1999).
Zona de Interesse Turístico 2 (ZIT-2)	zona com características relacionadas ao ambiente urbano historicamente preservado, ou com estrutura de lazer urbano, destinada ao turismo, com implantação de meios de hospedagem com até 40UHs e outros equipamentos de serviços e apoio à atividade turística (ANGRA DOS REIS, 1999).
Zona Especial do Centro Histórico de Angra dos Reis (ZECHAR)	Abrange o núcleo urbano central do Município e que, por suas características históricas aliadas à concentração de comércio e serviços de maior especialização, deve ser objeto de ações urbanísticas que valorizem suas potencialidades turísticas, culturais, ambientais e econômicas (ANGRA DOS REIS, 1999).
Acrescidos de Marinha	são terrenos formados, natural ou artificialmente, para o lado do mar ou dos rios e lagoas, em seguimento aos terrenos de marinha (ANGRA DOS REIS, 2009a)

Mapa 4 – Zoneamento Ambiental e Reserva Indígena em Angra dos Reis/RJ

O mapa acima aponta para as áreas de proteção ambiental instituídas no município. É possível notar pelas manchas brancas, que a faixa de orla, equivalente à macrozona urbana (ANGRA DOS REIS, 2009), é destituída de unidade de conservação. Com exceção às ilhas, o município tem, sob o ponto de vista do zoneamento ambiental e indígena, nitida propensão à urbanização à beira d’água.

Fonte: Organizado pelo autor

6.7.2 Quando a densidade náutica não é um sentido náutico

Em números e registros fotográficos, Angra dos Reis demonstra sua forte aptidão à náutica. É o que denominamos densidade náutica: a manifestação qualitativa e quantitativa de equipamentos náuticos e embarcações no território. Esta densidade pôde ser evidenciada empiricamente.

Angra dos Reis possui uma Delegacia da Capitania dos Portos do Estado do Rio de Janeiro que atende especificamente o município e a Ilha Grande (MARINHA DO BRASIL, 2012). De acordo com este órgão (DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS EM ANGRA DOS REIS, 2012¹¹⁶), estão registrados os seguintes números:

- 34 estabelecimentos de marinas;
- aproximadamente 10.000 embarcações cadastradas;
- fluxo estimado de 32.000 embarcações que transitam por suas águas;
- 112 trapiches;
- 807 poitas;
- 65 rampas.

Tais estruturas de suporte às atividades náuticas estão previstas no Código de Obras do município na Seção XIV – que dispõe sobre as edificações excepcionais em áreas costeiras não edificantes (ANGRA DOS REIS, 1999). Os artigos de nº 108 ao nº 114, descrevem critérios para a construção de tais equipamentos, demonstrando que o planejamento urbano esteve atento à estes equipamentos, já naquele ano. Fato que leva a reconhecer a existência de uma base normativa para o assunto, oficializada em termos técnicos.

Diante desse rol histórico, chama a atenção o fato de que mesmo com evidências qualitativas e quantitativas, Angra dos Reis não identifica-se, em sua totalidade e totalização, enquanto uma cidade turística voltada ao mar. Se, num passado distante, as atividades relacionadas ao mar eram propulsoras de usos do território e sociabilidades, outros períodos fizeram surgir novas refuncionalizações, grandes projetos de desenvolvimento nacionalistas, dicotomias entre a cidade e a natureza. Hoje, o que podemos alegar acerca da zona central do município, é a existência de alguns movimentos na formação socioespacial. Movimentos conflitantes e pouco percebido por alguns grupos, mas que tem sido interrompido por

¹¹⁶ Entrevista concedida pelo sub-oficial Edson Esteves de Lima Junior, em 22/03/2012.

interesses de investimento e pelo acúmulo de problemas socioespaciais, destacadamente de contexto habitacional.

Os diferentes usos previstos politicamente, entretanto, se combatem na formação de qualidade ambiental urbana. Atividades pesqueiras, produtivas, logísticas, turísticas, de lazer, comerciais, de segurança nacional, de habitação, de preservação do patrimônio histórico, entre outras, não podem convergir para um sentido dessa maneira. A imagem enquanto fato acaba por ser prejudicada, tanto sob o ponto de vista da paisagem quanto do prestígio, resta saber se enquanto devir, a cidade projeta uma imagem em que o mar esteja mais próximo do território, ainda que enquanto aglomeração urbana.

7 RESULTADOS DE PESQUISA

A problemática socioespacial dos espaços costeiros urbanizados no Brasil vista pelo prisma das marinas permite que sejam apontadas perspectivas turísticas à reorganização do território. Os resultados apontados voltam-se à compreensão da realidade, a qual analisaremos com vistas ao planejamento territorial. Neste sentido, as leis objetivas, as condições criadas e o sentido náutico constituem as variáveis-chave a sustentarem as análises.

Tendo como base os objetivos desta tese, agrupamos os resultados de pesquisa em cinco itens de discussão. Pelo fato de alguns objetivos específicos terem aparecido anteriormente (em metodologia e referencial teórico-metodológico), essa sistematização estipula conteúdos de acordo com aproximações conceituais trazidas nas referências teóricas. Ao longo do texto podem ser encontrados, não raros, resultados de pesquisa, seja pelo aspecto teórico (através de discussões e concatenação conceitual), pelo aspecto metodológico (correlação entre as escalas de análise), ou pelo aspecto empírico (sínteses acerca da realidade espacializada, ora mapeadas, ora discutidas). De modo que reafirmar tais resultados dissolvidos no trabalho seria, aqui, repetir ideias e estender este capítulo ainda mais. Optamos, portanto, por sistematizá-lo em relação ao atendimento da hipótese central. É nas conclusões que traremos apontamentos sob forma de (meta)diretrizes ao planejamento, dando o desfecho adequado a esta tese, que não seja apenas protocolar, e sim, lance subsídios teóricos e metodológicos ao tratamento político do tema.

A primeira parte dos resultados expõe, através de recursos analíticos, os avanços na compreensão do fenômeno de pesquisa. Aí estão os itens 7.1, 7.2 e 7.3. Primeiro, uma tipologia é proposta, com pequeno descritivo sobre as características dos diferentes tipos de marinas e portos de lazer. Trata-se de um marco técnico para o planejamento que visa diminuir os equívocos acerca das diferentes estruturas de apoio náutico e contribuir com estabelecimento de critérios menos genéricos para o assunto. Apenas um ponto de partida a ser aprimorado em âmbito técnico e apreciado por políticas ligadas ao tema.

Segundo, a matriz de periodização demonstra desde o surgimento dos portos de lazer no país, até a gênese das marinas. Recurso analítico que possibilita diminuir equívocos em relação a esses diferentes grupos de instalações náuticas no território, devidamente contextualizados na história recente do país. Terceiro, a representação cartográfica, enquanto

recurso técnico imprescindível à geografia e ao planejamento, que tratam a importante escala subnacional: a região litorânea brasileira.

A segunda parte, item 7.4, busca aprofundar a compreensão sobre as relações de trabalho a partir de características do segmento náutico. A existência de diferentes tipos de frentes de trabalho que atendem ao turismo náutico, aparece como ponto de discussão. Como operam os portos de lazer sob o ponto de vista da geração de trabalho e quais as consequências disso no território? Nesse mesmo sentido, a ampliação de empresas estrangeiras no Brasil e os grandes eventos de promoção da náutica apresentam-se como variáveis a serem melhor compreendidas sob o entendimento dos sistemas técnicos e da informação: apontam para o uso náutico do território.

A terceira parte, item 7.5, volta-se à cidade litorânea e turística. É na discussão sobre o lugar que buscamos apontar para as possibilidades e contradições coexistentes na escala local. Nesse contexto, a dimensão municipal se configura como importante recorte para as discussões, e o município de Angra dos Reis, no litoral sul fluminense, serve de empiria a partir de suas particularidades na organização do território.

7.1 Proposta de classificação dos portos de lazer

A partir das variações do subsistema portos de lazer, as diferentes repercussões que os equipamentos náuticos específicos (marinas), complementares (clubes de remo e regatas e iates-clubes) e de apoio (demais componentes do subsistema) ocasionam na organização do território são passíveis de sistematização. Definirlos é necessário, uma vez que são “fisicamente todos muito semelhantes entre si” (LODOVICI, 2000, p.31).

Alguns estudos dedicaram-se à classificação de marinas a partir de diferentes critérios (BARRETO, 1991; LODOVICI, op. cit.; FIGUEIRA de SOUZA et. alii, 2008). Proposições que, em alguns aspectos, oferecem apontamentos úteis à abordagem territorial do fenômeno, mas deixam dúvidas sobre as variáveis consideradas e o universo de equipamentos envolvidos.

A proposição que ora trazemos resulta de levantamento empírico e documental, atribuindo um maior grau de especificidade desde o litoral brasileiro e, no mesmo sentido, desde o complexo de Angra dos Reis/RJ. Não se trata de definições fechadas, visto que há

manuais que trazem seus respectivos entendimentos acerca desse vasto número de componentes. Esta proposição foi realizada de modo a serem estabelecidos critérios classificatórios a partir dos diferentes equipamentos e instalações existentes nas cidades em que se encontram.

7.1.1 Parâmetros classificatórios e estabelecimento de critérios

Partimos do seguinte obstáculo: que variáveis considerar, uma vez que as informações quantitativas têm sido parcialmente disponíveis, incongruentes ou inexistentes? Para resolver esse complicador providenciamos variáveis categóricas e ordinais (VIEGAS, 1999) buscando qualificar o envolvimento territorial de tais equipamentos, quais sejam: forma e dimensão espacial, propriedade do empreendimento, função socioespacial. A indisponibilidade e o difícil acesso de dados quantitativos sobre o assunto tornou-se condição principal para elaborarmos uma classificação preponderantemente qualitativa.

Variáveis categóricas dizem respeito a características não medidas de forma numérica enquanto ordinais predeterminam ordenação natural de variáveis, sem prever distâncias entre ordenações (ibid.). Ambos os critérios nos servem a preparar uma matriz das informações disponíveis.

Com relação à propriedade, os portos de lazer podem ser de origem pública, privada ou mista, sendo instalados e operados por diferentes responsabilidades e variando categoricamente de acordo com cada caso. As instalações públicas condizem com a predominância dos equipamentos complementares dentro de nossa classificação. É o caso dos trapiches, rampas, molhes, muros de contenção, etc. Isto porque, no Brasil, um equipamento de uso público, nos tempos atuais, prevê fatores de legitimação bastante complexos, quando não inviáveis, como é o caso de uma marina. No caso das posses privadas, constituindo-se em empresas ou condomínios de uso restrito, ocorre a predominância de portos de lazer enquanto empresas e/ou atrativos de valoração.

Em relação à localização, existem marinas urbanas ou isoladas. Estas sendo de dimensões não exacerbadas, dado o alto custo de investimento para a viabilidade de um empreendimento de maior complexidade como uma marina. Há duas considerações distintas para os tipos urbanos: a do objeto propriamente dito e a da zona de entorno. Esta difere da

anterior por abranger atividades não apenas diretamente voltadas à navegação, mas também indiretas ou desconectas. Trata-se de uma maneira de identificar a interferência da *náutica* no local considerado e a relação dessa expressão contemporânea da navegação na cultura e na imagem do lugar. Ainda sobre a função urbana, R. Boullón fornece um elemento importante à análise: a diferenciação entre equipamento turístico e infraestrutura:

[...] em alguns casos, quando o tamanho de uma instalação turística aumenta, como uma marina que funciona fora de um hotel, tal construção deixa de ser instalação para passar a fazer parte da infraestrutura. A causa da mudança de classificação não é arbitrária, porque, com efeito, são coisas diferentes, já que, ao aumentar de tamanho, os serviços de uma marina, além de serem franqueados a todo tipo de usuários, devem agregar outras comodidades. (BOULLÓN, op. cit. p.54-55)

Ao se tornarem infraestruturas, marinas assumem *status* de “bens territoriais que, pelo porte e necessidades funcionais, exigem reorganização do território representando uma ocasião privilegiada de reordenamento qualitativo do solo” (YÁZIGI, 2009, p.396). Este autor ainda apresenta uma listagem de justificativas e requisitos gerais de marinas para o caso brasileiro. Dentre tais aspectos, destacamos duas passagens, que conferem com os requisitos de caráter estrutural, apontado por Boullón: “estima-se que cada berço numa marina gere, em média, quatro empregos e que em conjunto ative 51 ramos da economia” e, “a ambiência criada por marinas pode acabar sendo a pedra angular da imagem de um município” (YÁZIGI, op.cit. p.396 sqq).

Tabela 5 – Equipamentos náuticos no território

Equipamentos Específicos	Equipamentos Complementares	Equipamentos de Apoio
Marinas	Clubes náutico-desportivos	Estaleiros
	Iates-Clubes	Revendedores
	Garagens Náuticas	Serviços e peças para manutenção
		Serviços e produtos turísticos complementares

Fonte: Organizado pelo autor

7.1.2 Proposta de classificação comentada

Como parte dos resultados deste estudo, a seguinte contribuição busca avançar na construção de um saber analítico ao tema, sem visar seu esgotamento. Trata-se de uma proposta descritiva comentada sobre as diferentes manifestações que encontramos.

Figura 10 – Tipologia de Portos de Lazer
Fonte: Organizado pelo autor

Tabela 6 – Tipologia comentada

lates-Clube	Locais de uso exclusivo a associados. Possuem regimento, agenda e particularidades próprias de um clube. Geralmente concentram um perfil consolidado de usuários. Nem sempre se orientam ao exercício principal da náutica, mas com o propósito de <i>status</i> , sendo assim espaços de reunião social. Clubes que sucederam os clubes desportivos por terem sido apropriados por segmentos sociais dominantes, no segundo quartel do século XX. Por terem se constituído a partir das agremiações, alguns destes clubes realizam encontros dos esportes de remo e regatas e eventos comemorativos ao longo do ano.
Clubes de Remo e Regatas	Precusores da náutica como lazer e desportos no Brasil, muitos destes clubes estão extintos ou atuam de maneira predominante noutras modalidades esportivas.
Projetos Urbanísticos Integrados	Complexo delimitado e reservado ao trânsito livre de pessoas podendo oferecer, além das vagas destinadas às embarcações, atrativos turísticos, comércio, manifestações culturais. Tipo de marina pública pouco difundido nas cidades litorâneas brasileiras. Geralmente associados a projetos de revitalização urbana, requerendo projeto territorial e urbanístico apurado e forte envolvimento do poder público municipal, a quem também cabe definir critérios de distribuição de espaços feirantes, comerciais e turísticos.
Zonas Públicas de Salvaguarda de embarcações	Estruturas de suporte para a atracagem de embarcações de baixa complexidade. Organizadas de acordo com critérios associativos/comunitários do lugar.
Complexos ou Megamarina	Caracterizam os grandes complexos de serviços atuantes em torno de uma marina. Empreendimentos que agregam em suas posses diversas outras empresas e atividades ligadas ao turismo náutico. Por receberem grande número de empresas especializadas, constituem-se no local propício de inovação, sobretudo mercadológica.

Marinas Convencionais	Modalidades de empresa padrão, em que se reúnem atividades e produtos voltados aos seus clientes. Apresentam alguns serviços a mais do que unicamente a operação com embarcações. Diferem em tamanho e forma das anteriores. Dependendo da localização, podem assumir funções diversificadas de lazer, alimentação, serviços e outras atividades citadinas.
Marinas Resort	Complexos hoteleiros sofisticados que oferecem, também, serviços de marina.
Loteamentos Fechados com marina	Padrões de urbanização restrita. Assemelham-se às cité-lacustres (PEARCE, 1978). Em um país como o Brasil, de grande dualidade social e rigorosa legislação ambiental, se caracterizam como espaços raros. Por serem condomínios residenciais, são fortemente sazonais. Não geram frentes de trabalho perenes, senão no âmbito do mercado imobiliário.
Garagens Náutica	Instalações de abrigo para embarcações. Oferecem serviços elementares. Marinas de nível mais rudimentar.

Elaborado e organizado pelo autor

É importante notar que qualquer classificação pode ser em vão, uma vez que podemos encontrar os diferentes tipos acima descritos conjugados em uma mesma área. Devido ao fato de uma instalação náutica denominada Marina ser confundida enquanto mais de um tipo de equipamento, é comum ocorrer sobreposição de atribuições. Em muitos lugares do litoral brasileiro essa indefinição causa a generalização pelo termo marinas, por ainda não termos atingido uma maturidade territorial náutica... já em tempos de turismo...

7.2 Evolução dos portos de lazer e gênese das marinas no Brasil

Os antecedentes históricos que culminam nas marinas enquanto expressões materializadas no espaço das atividades náuticas remetem à busca de informações que expliquem este tipo de relação entre o homem e a água. Mesmo antes de se proliferar o turismo enquanto prática social no Brasil já existiam manifestações sobre as atividades náuticas, através dos portos desportivos e dos iates-clubes.

A compreensão de um fenômeno a partir da geografia passa pelo movimento do tempo no processo de formação espacial. Sem tal consideração, ocorreremos em cair no problema: as coexistências não dão conta de proporcionar a compreensão do espaço. Ao não considerarmos o tempo para o espaço, obtivemos uma leitura insuficiente para explicar as relações que estão nos objetos, nos agentes e nas normas.

A gênese das instalações portuárias destinadas ao lazer foi realizada a partir da elaboração e análise de matriz de periodização. Esta técnica de pesquisa geográfica considera que os objetos estão em constante refuncionalização: torna-se necessário considerarmos a totalização em movimento. Os propostos eixos das sucessões e das coexistências indica essa dupla assimilação da totalidade, ou melhor, das totalidades.

O surgimento e a evolução das práticas náuticas de lazer (ações intencionais) possibilitaram que identificássemos na matriz a sucessão de eventos e constituição de períodos que nos permitiram diferenciar os termos portos desportivos, iates-clubes e marinas. Às funções dos objetos, em cada período histórico, relacionamos as atividades náuticas no Brasil a partir das instalações que foram criadas para este propósito. A partir da leitura sobre o eixo das sucessões classificamos três períodos nesse processo denominados *clubes de remo e de regatas*, *iates-clubes* e *marinas*.

Figura 11 - Evolução da navegação de lazer no Brasil

Organizado por: Daniel H. Q. Telles (2011)

Os clubes de regatas e de remo no Brasil surgiram na segunda metade do século XIX e início do século XX, marcando o primeiro período da navegação de lazer no país. Especialmente nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul. Esses locais tinham como função a agregação de interessados nas práticas náuticas, principalmente esportivas e comemorativas que já ocorriam no país.

Até a década de 1890, pessoas de todos os segmentos sociais podiam participar das competições de remo, fossem ou não associados de um clube. Na verdade, os primeiros remadores eram catraieiros e pescadores. Muitos grupos de remadores se inscreviam por conta própria, sem representarem nenhum clube. (REEBERG¹¹⁷)

O evento inicial de tal período ocorreu “em 1º de Novembro de 1851, em Botafogo, [quando] foi realizada a primeira regata no Rio de Janeiro” (LICHT, 1986, p.142).

A liberdade de prática do remo no Rio de Janeiro à época passou a ser comprometida “à medida que o remo foi sendo aceito pelas classes abastadas”. Esse crescimento configurou

¹¹⁷ Wilson Reeberg é Presidente da Confederação Brasileira de Remo. As informações deste autor foram obtidas em documentos postados na *internet*, na página do Clube de Regatas do Piraquê (RJ).

ao esporte uma elitização provocada, uma vez que foi “transformado por intelectuais e políticos em atividade física símbolo deste segmento da sociedade”.

O primeiro clube de remo fundado no Brasil data de 1851, mesmo ano que na Suécia. Este fato antecederia o ocorrido em países como Austrália (1859), África do Sul, Argentina e Nova Zelândia (1861), Suíça (1863), Romênia (1864), Uruguai (1874), Espanha (1878), Chile (1880), Grécia (1885). Todos os países mencionados, já foram medalhistas em jogos olímpicos e/ou competições mundiais, o que nunca foi alcançado pelo Brasil, numa constatação sobre o declínio do esporte em nosso país (REEBERG, s/d). Tendo como base as cidades de Niterói e Rio de Janeiro, dos 44 clubes de remo e regatas fundados, hoje só existem 13 (CLUBE DE REGATAS PIRAQUÊ, 2010).

O primeiro período da náutica no Brasil foi marcado pelo surgimento dos clubes destinados a essas práticas esportivas (remo e regata), e seu auge foi o início do século XX. Alguns clubes naquele contexto foram fundados a partir dos intuitos náuticos, antecedendo outro esporte que viria a consagrar-se pela popularidade: o futebol. Este esporte popularizou-se abruptamente após o primeiro período da náutica no país (Flamengo, Vasco, Botafogo, Náutico, entre outros).

Com a transição do período dos clubes desportivos (de remo e regatas) para o período dos iates-clubes, ficava destacada a transformação das atividades náuticas no Brasil. Antes, um esporte acessível a diversas classes sociais e bastante popularizado em algumas cidades do país. Depois, uma forma de lazer ou *hobby* que foi apropriado por classes dominantes como *status* simbólico. O surgimento dos iates-clubes marcaria essa nova realidade, restringindo o uso náutico dos mares brasileiros e retardando por um longo período a evolução e novas possibilidades funcionais da navegação de pessoas no país.

Por outro lado, as mudanças foram acompanhadas pela popularização do futebol no país. Os clubes desportivos de remos e regatas passavam a priorizar o novo esporte que se transformaria na principal referência cultural e competitiva do país. Um caminho inverso às duas manifestações desportivas e que, com a ascensão do turismo e os investimentos políticas e econômicas do pós-guerra, ocasionaram a decadência de um e a ascensão do outro. No município de Angra dos Reis, era fundado o Porto Marina Bracuhy. Pela influência de velejadores, o litoral passava a receber a instalação marinas. Estes equipamentos resultavam de intenções de uma parcela da sociedade de ter esse modo de lazer desvinculado das

simbologias dos iates-clubes. A primeira marina brasileira surgiu em um lugar que apresentava as vantagens locais do meio natural, do eixo Rio de Janeiro e São Paulo e da densidade técnica protagonizada pelos grandes projetos, em especial, a implantação da rodovia BR-101, Rio-Santos, a chamada região concentrada (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

As marinas, evolução técnica de um conceito anteriormente denominado clubes desportivos e, após, iates-clubes, surgiram no Brasil no último terço do século XX, como nova concepção das práticas náuticas. São, hoje, complexos tecnológicos de serviços destinados a operações náuticas e à formação de uma imagem náutica no sítio onde se instalam e se consolidam. Representam as adaptações inerentes ao turismo enquanto expressão contemporânea que, em analogia à moda (BUTLER, 2004; IOANNIDES, 2006), respondem à conciliação de atributos com certo grau de diferenciação e comodidades aos padrões contemporâneos de exigências, tanto do usuário como da sociedade. Marinas assumem, assim, o limiar de um novo período: portos de turismo, congregando práticas de lazer e de trabalho, gerando ambiências e resultando numa imagem para a cidade.

7.3 Viabilidade e distribuição dos portos de lazer no litoral brasileiro

Os fatores que influenciam a localização dos portos de lazer no litoral brasileiro têm como características iniciais as variáveis físicas e históricas, e posteriores, a incidência de variáveis territoriais mais complexas. Essas instalações estão distribuídas em subespaços conforme aspectos que viabilizem seu uso. Isto se complexifica, na medida em que incorram diferentes instâncias da sociedade, contidas umas nas outras, entre as quais devem ser consideradas a política, a cultura, a economia e o espaço geográfico.

A proposta de análise deste item é de confrontar aspectos que influenciam a distribuição espacial de portos de lazer nos estados litorâneos. A partir de quatro variáveis gerais – demografia, riqueza, infraestrutura viária e legislação ambiental – avançaremos na compreensão das diferenças existentes ao longo dos dezessete estados. A partir de tais constatações, podemos contribuir na discussão acerca da função regional do litoral brasileiro. Uma discussão política e estratégica para o planejamento da, já instituída, Zona Costeira.

O ponto de partida para serem identificadas áreas aptas à existência de marinas foi a delimitação de variáveis que, sob representação espacial, interferissem na distribuição desses

objetos. Excluindo, desde já, as condições elementares sob os pontos de vista da história e do sítio natural, em que pese o requisito maior de haver o contato entre a superfície emersa e o corpo d'água, e da (in)existência de acidentes naturais impeditivos às operações náuticas, selecionamos os aspectos socioeconômicos, infraestruturais e ecológicos para a discussão.

Representamos, através de grupos cartográficos, o litoral brasileiro por temas, tendo como base a classificação apresentada no subcapítulo 4.4. A cada conjunto de seis mapas, elaboramos as análises sobre as variáveis em relação à viabilidade de portos de lazer. Ao final, tecemos comentários integrados, baseados num mapa geral de distribuição dessas instalações por estados costeiros.

7.3.1 Distribuição demográfica na Zona Costeira

Por estarmos nos referindo a um segmento do turismo, os aspectos socioeconômicos tornam-se primordiais, tanto do ponto de vista da demanda que origina um determinado fluxo de visitantes e frequentadores, como da própria distribuição desta demanda no território nacional. A origem dos turistas e usuários náuticos é diversa, mas com alguma predominância de capitais e outros centros demográficos importantes no contexto nacional.

Os mapas de população (mapas-apêndices 6 a 11) por microrregiões (IBGE, 2010) mostram que a Zona Costeira brasileira é praticamente toda povoada, em níveis relativamente altos. As áreas de menor população estão nos extremos sul e norte do país e em algumas microrregiões esparsas ao longo de toda a Zona Costeira. Estas últimas resultam, via de regra, de aspectos topográficos e de áreas ambientalmente protegidas.

As regiões metropolitanas nas proximidades, ou inseridas na Zona Costeira, representam os principais centros emissores de usuários, visitantes, turistas e praticantes das atividades náuticas. Neste sentido, o componente demográfico sugere localidades em que sejam propícios os portos de lazer. Ainda que seja uma variável não absoluta, a origem é um indicador de primeira ordem na constatação da viabilidade de marinas.

O mapa 6 apresenta a grande concentração populacional entre as microrregiões da capital fluminense e da Baixada Santista. Apresenta, em média, de 100 mil a 500 mil habitantes, o que é um certo padrão às demais áreas no resto do país. No entanto, a

proximidade dos centros urbanos de São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro implicará na forte concentração de marinas em municípios litorâneos do norte paulista e sul fluminense. Assim, consideramos que os portos de lazer estão ligados à população de centros emissores geograficamente próximos, o que aponta para o caráter predominantemente interno desse tipo de turismo.

7.3.2 Distribuição da riqueza na Zona Costeira

Conforme podemos analisar nos mapas-apêndices de número 12 a 17, de distribuição do PIB, não há uma lógica direta entre a concentração de população e a distribuição de riqueza entre as microrregiões litorâneas brasileiras. Basta tomarmos como exemplo a microrregião do extremo norte do país nesses dois parâmetros. É possível, a partir dessa mesma constatação, apontar para a distribuição de pobreza, se considerarmos áreas densamente populosas, mas que não se veem acompanhadas dos mesmos índices de PIB. Nesse sentido, o mapa 10 pode ser compreendido de modo destacado, onde os índices de população em microrregiões entre as capitais baiana e capixaba não são acompanhados pelo PIB. Isto pode ser um indicador limitante na distribuição e concentração de portos de lazer no litoral brasileiro. Ao verificarmos o mapa-apêndice 16, passamos a constatar o acompanhamento da distribuição de população e de riqueza. Destaque a ser dado ao litoral sul fluminense, em que a variável PIB adquire uma classificação máxima, não tendo sido esta na dimensão populacional.

7.3.3 Infra-estrutura rodoviária na Zona Costeira

O aspecto infraestrutural rodoviário que consideramos serve para identificar as vias de acesso aos municípios. A unidade territorial para as análises dos mapas-apêndices 18 a 23 é o município, diferentemente dos mapas anteriores, baseados em microrregiões.

Ainda que estejamos tratando de um tipo de turismo que se diferencia por atividades portuárias, o que supostamente permite a chegada e saída de visitantes através de embarcações, os portos de lazer, no Brasil, viabilizam-se em locais onde há acesso rodoviário pavimentado. Isto não exclui a existência de portos de lazer ou equipamentos de suporte à

navegação em ilhas ou outras localidades em que nem mesmo seja possível o trânsito de veículos automotores.

O modal rodoviário como acesso civil ao litoral é uma realidade nacional que se concretizou a partir das decisões políticas de meados do século XX, que decidiram priorizar o automóvel como meio de transporte. Os clientes de uma marina precisam chegar até suas embarcações e o fazem, via de regra, de carro. As condições das estradas tornam-se os principais diferenciais neste âmbito específico, em que a existência ou não de pavimentação e de pistas múltiplas para acessar aos municípios litorâneos será fator de viabilidade de marinas.

Os mapas-apêndices 18 a 23 apontam para a relativamente densa rede rodoviária litorânea brasileira. Sem entrar nos méritos qualitativos destas pavimentações e seus respectivos manejos, o que renderia uma tese específica, é possível notar que, com exceção do mapa-apêndice 17, existem rodovias pavimentadas na grande maioria dos municípios litorâneos. Importante notar que o único mapa em que todos os municípios possuem rodovias pavimentadas é o mapa 21.

7.3.4 Áreas de proteção ambiental na Zona Costeira

Os aspectos ecológicos podem ser, inicialmente, baseados no que apontamos no item 4.4.2, ao tratar de diferentes feições e condições costeiras. Tais condicionantes, ainda que superáveis pela atual capacidade tecnológica de estruturas artificiais de proteção, implicam em um fator a ser levado em conta. Para o litoral brasileiro, as principais áreas que oferecem condições favoráveis à navegação são as beiras d'água que não sofrem grandes impactos de agentes naturais, tais como os regimes de maré, as ondulações e incidência de outros fenômenos climáticos.

A outra perspectiva de condicionantes ecológicas que interferem na viabilidade de marinas é a legislação ambiental. No caso do Brasil o SNUC é o principal mecanismo político de regulação dessa variável. Muito embora não represente todas as áreas protegidas em suas respectivas atribuições legais de atuação, é a base que pode assegurar, em tese, a proteção dos recursos naturais. Nesse sentido, como é possível observar nos mapas 24 a 29, as restrições a quaisquer atividades, nas quais se enquadram os portos de lazer, seguem a

tipologia do SNUC, onde as áreas são identificadas por UCPI, UCUS, ausência de UC. É necessário que se pese em relação à esta variável, dois aspectos que explicam a existência de portos de lazer em zonas protegidas, a saber: por se tratar (a náutica) de práticas prévias aos principais mecanismos de legislação ambiental, conforme visto no item 7.2; pelos zoneamentos municipais, prevendo orlas urbanizadas, conforme será visto no item 7.5.

Notamos a relativamente baixa predominância de áreas protegidas nos mapas 23 e 24 e, em contrapartida, sua alta incidência no mapa 26. Isto, muito embora sugira uma tendência à restrição de portos de lazer, não reflete a materialização do fenômeno. Paradoxalmente, um dos principais obstáculos normativos para as marinas, o fator ambiental, é também um de seus principais chamarizes. Este pressuposto político da ecologia, em tese, restringe atividades e favorece a proteção da biodiversidade e a constituição de quadros de exuberância que é um apelo de grande significado para existência dos portos de lazer. Pelo fato de restar, no país, pouco da sua exuberante cobertura florestal original, como resultante de um processo contínuo de degradação dos meios naturais, destaca-se um território relativamente preservado, ao menos sob o ponto de vista da paisagem natural, que é o mar.

7.3.4.1 Adendo à pauta ambiental litorânea ¹¹⁸

A criação de normas oficiais para a proteção ambiental vem acontecendo, no país, em diferentes instâncias de governança: federal, estadual e municipal. Um exemplo atual que diz respeito às atividades náuticas são as Áreas de Proteção Ambiental (APAs) Marinhas. O Estado de São Paulo tem sido um protagonista nesse tipo de zoneamento, tendo criado, em 2008, três áreas, sendo a APA Marinha do Litoral Centro a maior área de Unidade de Conservação do país (FUNDAÇÃO FLORESTAL, 2010). Como prevê a categoria de uso sustentável, tal categoria visa o disciplinamento das atividades, estabelecendo parâmetros e regras, com destaque às atividades turísticas e pesqueiras (idem, s/d).

¹¹⁸ Há uma dimensão extremamente importantes a ser considerada no assunto, mas que por encaminhamentos metodológicos não foi objeto específico de análise nesta tese: o Projeto Marinas, por parte da Secretaria Estadual de Meio Ambiente do Estado de São Paulo (SMA/SP) e da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (CETESB). Este projeto, iniciado em 2005, teve origem em demanda do Ministério Público adquirindo dimensão política importante na adoção de um novo paradigma de manejo à atividade náutica no país. Tem como principal objeto o alinhamento institucional na fiscalização de marinas e semelhantes, baseado em programas internacionais de certificação ambiental para instalações náutica (SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2008).

O Estado do Rio de Janeiro, a exemplo da iniciativa paulista, resolveu instituir a APA Marinha da Ilha Grande (SECRETARIA DE ESTADO DO AMBIENTE DO RIO DE JANEIRO, 2011). Angra dos Reis é o município diretamente afetado com a implantação da APA Marinha (Figura 10), cuja preocupação central é regular o uso do espelho d'água (JORNAL DA ILHA GRANDE, 2011). Trata-se de um importante avanço em prol de uma resposta do território a medidas técnicas construídas recentemente, que sugeriam amparar a iniciativa de agentes hegemônicos, sobretudo aos relacionados aos GPIs¹¹⁹.

Devido ao grande fluxo de embarcações e outras formas de impacto ao meio aquático, a preocupação foi criar regras para o espelho d'água (MINC, informação verbal)¹²⁰. Tal instrumento pode ser considerado um aliado na regulação das atividades náuticas, uma vez que visa a punir irregularidades. Estas, a princípio, prejudicam o turismo em suas manifestações legais e cobrará de outros setores que oferecem riscos, como a pesca, as atividades portuárias e as operações ligadas à extração petrolífera, um maior rigor em suas operações. Em meio à densidade técnica instalada no local, a regulamentação oriunda do setor político deve ser entendida como um fator normativo favorecedor de solucionamento de conflitos territoriais.

¹¹⁹ Sob o ponto de vista do meio físico, um posicionamento pouco favorável a medidas preservacionistas foi tecnicamente reconhecido pelo volume 4 do *Diagnóstico Ambiental Oceânico e Costeiro das Regiões Sul e Sudeste do Brasil*, ao redimir a quantidade de mangues, em relação a outras baías brasileiras: “A baía de Ilha Grande é bastante recortada, com costões e praias arenosas, mas poucos mangues” (PETROBRÁS, 1994, p.22). Pronunciamento que sugere a legitimação de proliferação de atividades de grande impacto. Ao mosaico Bocaina, ao menos, ficaram fortalecidas tais medidas. (grifo nosso)

¹²⁰ Informação fornecida por Carlos Minc, Secretário Estadual do Meio Ambiente do Rio de Janeiro, em 16/09/2011.

Figura 12 - Reportagem anunciando a futura implantação da APA Marinha da Ilha Grande

Esta futura Unidade de Conservação estadual visa estabelecer parâmetros para as atividades que se realizam sobre as águas da Baía.

FONTE: Jornal da Ilha Grande, 2011

7.3.5 População, infraestrutura, meio ambiente e riqueza: as variáveis do embate

A viabilidade de portos de lazer no litoral do Brasil é influenciada por diferentes variáveis que, em partes apontam para lógicas, em partes se contrapõem. Embates que transcendem relações de força e escalas resultando nas ações que dão materialização ao fenômeno. Levando em conta o exposto, as medições sobre o PIB podem auxiliar, pois havendo renda, mesmo que concentrada, é provável que ocorram interesses de mercado pela náutica. Isso implica em considerarmos o fato de que as marinas, ao menos em um horizonte temporal próximo, não sejam responsáveis pelos quadros de desigualdades regionais brasileiras. Tão somente indicam tal quadro, resultante de um processo histórico.

As regiões metropolitanas constituem-se nos principais polos emissores de turistas e visitantes que utilizam ou procuram o turismo náutico. É possível perceber a proximidade destas nas localidades em que há maior concentração de portos de lazer. Com relação às zonas desfavoráveis à instalação de marinas, trata-se de serem levados em conta aspectos que possuem particularidades. Nesse rol de variáveis, destacam-se as lógicas econômicas e políticas que, em algumas ocasiões, não atendem as exigências por estradas, restrições ambientais, distância ou aspectos legais.

7.3.6 Análise sobre a distribuição de equipamentos náuticos na zona costeira brasileira

Após listagem dos portos de lazer identificados¹²¹ (Tabela 7), foram mapeadas as instalações e sua distribuição nos estados litorâneos (Mapa 29).

Os principais veículos de informação especializados no assunto foram considerados (guias, revistas, páginas de divulgação na internet), bem como cadastros junto a órgãos oficiais (secretarias municipais e estaduais) e associações ligadas ao assunto (Apêndice I). Tendo sido encontrados equipamentos dentro das classes evidenciadas pela tipologia e matriz de periodização (clubes de remo e regatas, iates-clubes e marinas), os quais compartilham funções bastante próximas em relação às práticas náuticas de lazer e turismo, foram levadas em consideração as denominações de cada estabelecimento nessa fase de identificação.

Tabela 7 – Portos de lazer litorâneos identificados e mapeados no Brasil

Equipamentos	Identificados	Mapeados
Marinas	131	93
Iates-Clubes	54	52
Clubes Desportivos	24	18
Total	209	163

Organização: Daniel H. Q. Telles, 2010

A relação entre os equipamentos identificados e mapeados é de 71% (marinas), 96% (iates-clubes) e 75% (clubes desportivos). A tabela com todos os itens referentes a este levantamento foi elaborada em longo trabalho de pesquisas em diversas fontes de informação. Em muitos casos foi necessário descobrir as coordenadas através das imagens de satélites georreferenciadas do Google Earth.

A identificação não considera a quantificação das embarcações em cada um dos equipamentos, bem como uma distinção econômica a partir do tamanho médio dessas

¹²¹ Identificamos, em variadas fontes de referência (Apêndice I) 209 portos de lazer litorâneos. A ACOBAR (2011) possui o registro de 654 em todo o país. Tal diferença se explica por três fatores: 1) a dificuldade de obtenção de informações oficiais no assunto (somente conseguimos as referentes à delegacia marítima de Angra dos Reis); 2) a consideração, por parte da associação, de instalações náuticas em todo o território nacional, o que inclui águas interiores; 3) a consideração, por parte da associação, de garagens náuticas, uma categoria de portos de lazer de nível rudimentar.

embarcações¹²². Sendo assim, geramos o mapa de distribuição de portos de lazer (Mapa 29), com base no qual podemos afirmar:

- Os equipamentos analisados concentram-se nos estados ao sul do país (do RS ao RJ), com gradativa diminuição nos estados ao norte, sendo inexistentes nos estados: AM, PI, RN, PB, SE. Neste sentido, um aspecto intrínseco sobre marinas de suma importância para a realidade brasileira é a de que a distribuição de riqueza per capita nos principais centros urbanos influencia fortemente a materialização do fenômeno. A concentração das marinas em apenas quatro das catorze capitais litorâneas evidencia a necessidade em ser dada atenção aos planos em dimensão regional, a saber: PNDR, PNGC.
- As marinas são a classe que predomina na maior parte dos estados, seguidas pelos iates-clubes e clubes de remo e/ou regatas. Esta proporção alinha-se ao retrocesso cronológico do fenômeno, sugerindo a proliferação de instalações na sucessão de períodos da náutica de lazer. Esse aspecto intrínseco permite apontar para o fato de que a náutica constitua em matéria a ser reconhecida enquanto tradição e patrimônio cultural no país.
- O Estado do Rio de Janeiro é o que possui maior número de equipamentos náuticos, sendo o município de Angra dos Reis o que possui o maior número, a primeira marina do país (Porto Marina Bracuhy) e a maior da América Latina (Verolme). Em sua legislação ambiental, há aspectos a serem considerados. Trata-se de um sistema menos restritivo e mais ágil, o que não significa, obrigatoriamente, mais permissivo. Este assunto corresponde a um importante fato na legislação ambiental brasileira enquanto obstáculo às marinas.

¹²² Muito embora estas informações quantitativas tenham sido buscadas ao longo dos levantamentos, foram poucos os portos de lazer que disponibilizaram tais informações. Fizemos uma busca mais acirrada com relação a esses dados no complexo de Angra dos Reis. Os números foram obtidos na maioria dos equipamentos (25 de 32), entretanto há complicadores para analisar tais dados, uma vez que não há padronização da variável. Por exemplo, algumas marinas informam o número de vagas que geralmente é diferente do número de clientes/sócios (no caso de iates-clubes). Essas informações são recomendadas para pesquisas futuras direcionadas à ociosidade e concentração dos usuários de embarcações nos municípios.

Mapa 30 - Distribuição estadual de equipamentos náuticos na Zona Costeira brasileira

7.4 Relações de trabalho e usos do território no meio náutico a partir de Angra dos Reis/RJ

Conduziremos a presente discussão sob a perspectiva do meio geográfico, cujas características sistematizadas permitam entender as relações entre náutica, trabalho e território. O meio náutico, ao absorver técnica, ciência e informação, passa a se caracterizar pelo surgimento dos equipamentos que o dão suporte e dos veículos de informação que o tornam complexo. É a este subsistema que propomos o uso náutico do território.

A recente situação econômica do país vem propiciando a demanda por marinas e, conseqüentemente, de todo um sistema técnico a elas conectado. O conjunto dos equipamentos desse sistema técnico articulado entre si tem nas marinas a referência de uma esfera técnica/ tecnoesfera. Nesse rol estão as relações de trabalho, as quais analisaremos a partir da empiria selecionada.

De que modo se efetivam as relações de trabalho e os usos do território a partir da náutica? Buscamos desvendar esta pergunta a partir da distribuição de equipamentos e atividades cujo elo comum fosse a náutica, conferindo-lhe status de meio náutico.

Dois grupos de objetos de análise podem ser considerados elos estruturais de relações de trabalho que dão movimento às atividades náuticas: os equipamentos e os agentes. Através deles há o encontro de diferentes demandas, cada vez mais especializadas e impregnadas de tecnologia, ciência e informação. Muito embora seja propenso atribuir ao primeiro grupo localizações fixas e ao segundo intencionalidades menos nítidas, ambos não independem dessas propriedades pelo fato de atuarem conjuntamente no processo de organização do território. Assim, o recorte feito para esta análise é um caminho para se compreender a complexidade existente no fenômeno em discussão para, ao fim, sintetizá-lo enquanto meio relevante na organização do território.

7.4.1 Equipamentos náuticos

Os equipamentos náuticos estipulados para a presente análise foram classificados em portos de lazer, centros de serviços especializados de suporte e indústria náutica. Tais localidades se incumbem de abrigar frentes de trabalho e de interagir entre si, conformando circuitos produtivos e círculos de cooperação.

O mapa 30 ilustra os principais locais em que se concentram os equipamentos de suporte ligados à náutica. Adquirindo característica de cluster, as relações de trabalho pelo meio náutico demonstram a forte vinculação com algumas marinas, uma vez que estão inseridas nas mesmas.

Número	Porto de Lazer	
1	Porto Frade	
2	Porto Bracuhy	
3	Porto Marina 1	
4	Aquarius	Elaboração: Daniel H.Q. Telles
5	Week Marine	
6	Iate Clube do Rio de Janeiro	Responsável Técnico: Maurício Yamada
7	Cais de Santa Luzia	
8	Iate Clube Aquidabã	Fonte: Angra dos Reis, 2011 Google Earth, 2012
9	Marina do Piratas	
10	Angra Marina Clube	
11	Marina Verolme	Banco de Dados: Portos de Lazer e Equipamentos Náuticos de apoio aos Portos de Lazer em Angra dos Reis, 2012
12	Portogalo	

Mapa 31 – Principais concentrações de trabalho no meio náutico em Angra dos Reis/RJ

7.4.1.1 Relações de trabalho nos portos de lazer

Para aprofundar a compreensão do trabalho interno a um porto de lazer, observamos dois estabelecimentos consolidados na zona central de Angra dos Reis (Mapa 30), também chamada de Unidade Territorial (UT) 6 (ANGRA DOS REIS, 2009a).

A manutenção das dependências de uma marina consolidada requerem serviços especializados durante todo o ano (Fotos 1 e 2). Dentre as frentes de trabalho do setor náutico neste equipamento analisado, existem 26 funcionários registrados, além de um fluxo que gira em torno de 40 terceirizados/mês¹²³. Tais frentes de trabalho, muito embora sejam afetadas pela sazonalidade inerente às práticas náuticas, não chegam a depender da alta estação. A exigência em se manter um local adequado, seguro e com boa aparência faz com que o meio náutico exposto de modo concentrado num único equipamento esteja constantemente em ação.

Fotos 1 e 2 – Exemplos de serviços de manutenção realizados em áreas de marina

Diferentes postos de trabalho tem como fim a conservação de segurança e ambiência náuticas.

Fotos: Daniel H. Q. Telles – Novembro de 2011

As diversas operações de manuseio, deslocamento e reparos de embarcações na água ou fora dela requerem trabalho especializado (Foto 3) e, em alguns casos, equipe especializada. Somado a isto a requerida eficiência logística de uma marina, as frentes de trabalho em operação nos portos de lazer exigem alto nível de qualificação e proximidade de produtos e serviços de suporte. Tais operações aumentam nos períodos de maior demanda dos usuários que, conforme podemos observar (Tabela 8) se intensifica nos finais de semana e acompanha os meses de maior fluxo turístico, decorrente das férias escolares e da temporada de verão.

¹²³ Informação verbal concedida pelo responsável técnico do setor náutico do ICA em 23/11/2011.

Foto 3 – Pessoas trabalhando em uma operação corriqueira em baixa estação

O fator perene das relações de trabalho em marinas é uma característica importante.

Foto: Daniel H. Q. Telles – Novembro de 2010

Tabela 8 – Operações médias de saídas de embarcações nos últimos meses

	Dias de semana	Fins de semana
Janeiro	N/I	120
Fevereiro	N/I	120
Março	10	50
Abril	10	40
Maio	10	40
Junho	10	40
Julho	N/I	90
Agosto	10	40
Setembro	10	40
Outubro	10	50
Novembro	N/I	50
Dezembro	N/I	120

Organização: Daniel H. Q. Telles, 2012

Apesar de constatar-se a sazonalidade estimada na frequência e utilização de embarcações, nota-se a perenidade das mesmas, pelo índice mínimo de saídas ao longo da baixa estação.

Fonte: Iate Clube Aquidabã, 2011

A manutenção de embarcações, muitas vezes, exige sejam feitos reparos fora da água. Por isso é comum nas dependências de uma marina uma área reservada para reparos (Foto 6). No pátio observado, há boxes alugados para uma empresa de consertos e área de utilização para associados. Somente a oficina terceirizada nas dependências da marina possui 6 funcionários regularmente registrados.

Foto 4 – Espaços e postos de trabalho: manutenção de embarcações em área interna à marina

Nas vagas marcadas em oval opera uma oficina especializada em reparos náuticos.

Foto: Daniel H. Q. Telles – Novembro de 2011

Marinas enquanto empresas especializadas buscam dinamizar atividades que lhes agreguem valor. As frentes de trabalho que se reproduzem dentro do próprio estabelecimento podem ser maneiras de se abrirem oportunidades de emprego e renda. Em marinas localizadas próximas à zona central da cidade, onde ocorre uma maior variação de serviços oferecidos, há a coexistência em um mesmo espaço organizado, de ofertas especializadas e ofertas banais de bens e serviços. A frequência se dá por um público que tende a se diversificar. Em tais equipamentos acabam ocorrendo congregações de diferentes pessoas, tendo o elemento comum, um espaço organizado, regido por uma empresa. É semelhante a um shopping e, sejam quais forem as concepções acerca destes espaços, é de se notar que possuem características favoráveis ao convívio. A marina empresa que se abre a públicos diversos tem, assim, uma função urbana mais ampla, que resulta da necessidade de se manterem competitivas no não negligenciável interesse econômico que movimenta um complexo de serviços deste tipo.

Foto 5 - Atividades comerciais dentro da Marina Piratta's Mall, Angra dos Reis/RJ

O espaço comercial da marina tornou-se um centro de serviços. Os serviços oferecidos no local diversificaram-se, tendo democratizado o perfil do usuário.

Foto: Daniel H. Q. Telles – Novembro de 2010

A fotografia 5 foi feita num dia de semana em novembro de 2010. Por estar inserido numa área de urbanização consolidada, o centro de prestações de serviços abrigado pela marina atende a um público variado, não somente a proprietários de embarcações, oferecendo serviços básicos e estabelecimentos comerciais de varejo. Algumas verificações acerca desse estabelecimento que, semiaberto ao público na área de serviços, não se restringe unicamente às atividades voltadas à náutica movimentadas em estações definidas. De modo que durante a baixa temporada de frequência de usuários de embarcações, se constitui num espaço menos restrito, ainda que seletivo. A refuncionalização do estabelecimento é, portanto, sazonal, e o cumprimento de uma função comercial é atingido nas dependências da marina privada.

7.4.1.2 Serviços especializados de suporte

Dentre as diversas modalidades de produtos e serviços que estão, de alguma maneira, ligados à náutica é importante considerar os aspectos particulares de cada atividade e sua localização. A proximidade de diferentes atividades pode ser conflitante, indiferente ou facilitadora, sobretudo atividades de menor envolvimento na complementaridade de relações de trabalho. Identificamos e mapeamos empresas relacionadas à náutica, seja na produção, manutenção de embarcações e marinas ou na operação e promoção de pacotes turísticos.

Figura 13 – Serviços especializados requeridos pelo setor náutico

O alto grau de especialização de mão-de-obra para o setor náutico tem acarretado uma gama de prestadores de serviço gravitando ao seu redor (MOURA, 2008)

Fonte: Organizado pelo autor

A maior marina privada do continente sul americano, localizada no mapa 30, resultou de iniciativa de investimentos em refuncionalização de um bairro industrial de Angra dos Reis. O antigo estaleiro deu nome à nova marina, dividindo o distrito com o estaleiro (Brasfels), criou-se um conjugado potente na divisão territorial do trabalho em âmbito local e regional.

A Verolme possui ampla área e estrutura em terra, o que fez com que tenha se consolidado, em uma década, no maior complexo exclusivamente voltado à náutica, considerando embarcações e serviços especializados de suporte. Notamos, com o mapeamento de frentes de trabalho ligadas à náutica, a tendência à concentração de tais equipamentos em áreas internas às marinas, sobretudo aqueles voltados a um perfil seleto de usuários. É o exemplo da concentração de empresas dentro da Marina Verolme. Essas conglomerações se assemelham ao que entendemos por *clusters*, uma perspectiva econômica e espacial de arranjo de empresas num mesmo ramo. Tais concentrações têm importância social, na medida em que absorvem mão de obra local. No entanto, acabam por inibir o crescimento de empresas náuticas noutras zonas.

7.4.2 O setor náutico e seus agentes

O caráter técnico do meio náutico é estabelecido a partir de necessidades específicas criadas pelo homem, e uma das características está na expansão e consolidação do turismo.

Amparado pela informação, este meio é unificado a interesses de agentes que veem nele algum tipo de vantagem.

Nos últimos anos, o aquecimento do mercado de embarcações tem ocasionado novas dinâmicas produtivas no Brasil. O setor náutico, como é reconhecido, tem protagonizado rodadas de discussão em eventos de grande popularidade e aparições midiáticas, conformando um meio informacional em ascensão no Brasil. Ao analisarmos este subsistema desde a ótica das relações de trabalho, no entanto, verificamos uma tendência em curso a dois movimentos: o aumento de marcas estrangeiras e a concentração espacial de fluxos de produção (produção, distribuição e consumo).

O aumento das marcas estrangeiras no país tem se destacado, nos últimos anos, em decorrência da ascensão econômica que o Brasil vem alcançando. Essa vinda de produtos de renome no mercado internacional ligado ao assunto é divulgada pela mídia como um fator de êxito do setor náutico. As montadoras estrangeiras acabam se instalando em marinas, conformando uma categoria própria bastante sofisticada de portos de lazer, onde ocorre a concentração espacial da produção náutica comportando vantagens a ambas as empresas: marinas e montadoras. Estas últimas instalam-se acompanhadas por tecnologias que incorrem em uma relativa simplificação do processo de produção, desconsiderando etapas como a elaboração de projetos, design, alguns materiais e métodos de produção de barcos. Desagregado, o processo produtivo de marcas estrangeiras não oferece a mesma oferta de trabalho que uma indústria nacional.

A vinda de empresas de centros distantes na perspectiva do circuito espacial de produção exprime a configuração de redes no território. Tais marcas incumbem-se de trazer carga informacional da técnica e, com isso, inibem a produção nacional. Parte dos excedentes, que não são absorvidos pelas frentes de trabalho e por algumas matérias-primas no processo, escoam para a matriz das firmas, não significando de modo absoluto que a vinda de tais empresas seja uma grande conquista econômica aos territórios locais. Esse movimento conduzido pela informação vem de longe e tem nos agentes o estabelecimento de normas no território que aloja as marcas estrangeiras.

Ainda que com a alegação de geração de empregos, o setor náutico não retém parcela significativa do excedente que é gerado na comercialização de produtos e serviços de grande grau de especialidade. Assim, um dos benefícios, que é a lucratividade e a sofisticação das

marcas, é estrangeiro. Meios de comunicação especializados, corretores (*brokers*), eventos, entre outros meios informacionais, operam no processo de reticularização do setor náutico.

É possível perceber a disseminação de otimismo circundante ao crescimento da indústria náutica no país. Esta perspectiva precisa ser relativizada, uma vez que a chegada das empresas estrangeiras estabelece normas de produção basicamente concentradas na montagem de embarcações. Representando a indústria de embarcações, estaleiros e outras empresas envolvidas no comércio desses produtos, as grandes feiras de negócios no segmento náutico são indicadores de algumas tendências em processo no país. Os salões têm ocorrido regularmente nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro ao longo dos últimos anos e se constituem hoje em grandes espaços de visitação e de afirmação da seletividade das atividades náuticas. Esses eventos são expressões de consolidação de um círculo informacional, ligados e promovidos pelas revistas especializadas.

O anúncio é dividido em duas seções principais. À esquerda, sob o logotipo 'RIO BOAT SHOW 2011', há um texto em itálica: 'Mais de 15 estaleiros estrangeiros já estão oficialmente atuando no mercado brasileiro. No Rio, outros cinco estrearam'. À direita, o título 'ELES ESTÃO CHEGANDO. E COM TUDO' introduz um texto que começa com uma letra 'D' maiúscula: 'urante muito tempo, o mercado náutico brasileiro foi visto com certo desdém pelos estaleiros estrangeiros. Éramos poucos e visando, basicamente, barcos pequenos. Agora, acontece justamente o contrário. Seguindo a tendência de buscar novos mercados para compensar a crise de compradores na Europa e nos EUA, a cada dia novas marcas desembarcam em águas brasileiras e com grandes barcos. Já são mais de 20, entre as maiores do mundo. Algumas até com projetos de fábricas próprias no país. Só no Rio Boat Show, outras cinco empresas juntaram-se às estrangeiras já estabelecidas. Que venham outras mais! Podendo comparar, os compradores só têm a ganhar.'

Figura 14: Anúncio de novas empresas estrangeiras no Brasil

O anúncio enaltece a entrada de marcas estrangeiras no mercado náutico brasileiro. Por um lado, este fato é uma forma de estimular a concorrência no setor, exigindo melhoria na qualidade da indústria nacional. Por outro lado, revela que o favorável momento econômico do Brasil beneficia, cada vez mais, empresas estrangeiras.

Fonte: Revista Náutica, 2011, p.46

O setor náutico, por mais que adquira visibilidade e incrementos estatísticos, de uma maneira geral, acaba por se tornar uma ameaça à indústria náutica no país. Ainda que haja estaleiros consolidados que tenham superado os riscos de encerramento de atividades, torna-se importante o papel realizado por alguns mecanismos de resposta a esta abertura. São os

casos das iniciativas da Associação Brasileira de Construtores de Barcos e seus suplementos (ACOBAR) e do Grupo de Apoio e Fomento ao Turismo Marítimo e Náutico Fluminense.

A indústria brasileira de embarcações encontra-se diante de um quadro sério de desregulamentação e de ameaça de competitividade (Tabela 9). Dois aspectos devem ser destacados como iniciativas por alternativas de valorização de um setor náutico nacional: primeiro, as iniciativas de alguns estados em baixar tributos do setor, como é o caso do Rio de Janeiro, Santa Catarina, São Paulo e Bahia; segundo, atribuir o incentivo a outras linhas de crédito que privilegiem o financiamento de produtos nacionais frente aos importados (ACOBAR 2011).

Tabela 9 - Mercado de embarcações (barcos, veleiros e jet-ski)

	2006	2007	2008	2009	2010
Exportações	16.1	9.8	19	12.3	28
Importações	13	39	53	80	133

Fonte: Acobar, 2011

obs: em milhões de reais

A ACOBAR é uma “entidade de classe, sem fins lucrativos, representante da náutica de lazer em todo o país, foi fundada em 1975” e abrange em seu quadro associativo “empresas das mais variadas atividades do setor náutico” (estru, 2005, p.06). O protagonismo desta associação pode ser medido pela ampla carteira de filiação: 139 associados (ACOBAR, s/d).

Instituído pelo Decreto nº 24.031, de 03/02/1998 e alterado pelo Decreto nº 26.762, de 14/07/2000, o Grupo de Apoio e Fomento ao Turismo Marítimo e Náutico tem por objetivo promover estudos e propor medidas de estímulo ao fomento do Turismo Marítimo e Náutico no Estado do Rio de Janeiro. Ainda nos objetivos de criação do chamado Fórum Náutico Fluminense, elencam-se ações para recuperar a tradição náutica no Rio de Janeiro (TURISRIO, s/d).

Medidas institucionalizadas sobre o tema náutico têm aparecido no país, porém com um viés fortemente atrelado aos cruzeiros marítimos. A não sistematização do turismo náutico tem sido um obstáculo para avançar no estabelecimento de medidas de regulação e incentivo ao assunto. Opera como mero segmento, deixando de se envolver nos interesses do território, analisado pelo que propomos ser o microssistema técnico de marinas, menos efêmero e interescalar.

O turismo no Brasil, através de ações do Ministério do Turismo vem demonstrando permanecer como uma instância política setorial. Esta característica acaba por favorecer a reticulação do sistema, que acaba por afetar um número não negligenciável de frentes de trabalho que sustentam o turismo, e não estão diretamente ligados ao atendimento e operação turísticos. Destituída de sua natureza transversal, a setorização do turismo na política isola-se do território, da totalidade. A indústria náutica nacional, por exemplo, se vê, em parte, desvinculada do setor náutico. Este se configura em via de compressão do processo produtivo, visível na concentração espacial e na diminuição de frentes de trabalho: os círculos de cooperações acabam por ser moldados ao sabor de agentes, efêmeros como os governos.

Através da informação, o Ministério do Turismo aproveita-se da evidência oportuna do setor náutico. Ao fazer-se presente na principal feira voltada à náutica do país, vincula o setor náutico à ausência de pobreza no país (Figura 13). Uma visão controversa que permite notarmos em que nível estamos sendo conduzidos por um ministério específico em matéria de turismo. Hoje, não segue mais as vias autoritárias e contralizadoras da época do Projeto Turis, mas pouco contribui na regulação e disseminação do fenômeno turístico em sua transversalidade e complexidade.

Figura 15 - Imagens do evento Rio Boat Show 2011

Reportagem em imprensa especializada sobre o maior evento náutico no país. Em destaque a presença de slogan do Governo Federal, auferindo ao Brasil um país sem pobreza.

Adaptado de: Revista Náutica, 2011

Nota-se que tanto agentes públicos quanto privados colaboram para reger um sistema de ações que torna o turismo descolado de políticas integradas. O microssistema náutico submetido a interesses de empresas estrangeiras acaba se tornando mais uma expressão de um território normatizado, cuja ação despreparada do Estado propicia o desperdício de ampliação por frentes de trabalho. Seria esta a receita para a diminuição da pobreza?

É discutível a promoção do turismo náutico em marinas enquanto um fator de geração de divisas, se não forem seriamente confrontados os empregos gerados pela implantação de montadoras estrangeiras no país versus a inibição de crescimento de indústrias nacionais. Esta relativização, ainda que manifestada pela ACOBAR (2011), precisa ser levada adiante de modo a fomentar rebatimentos normativos aos territórios que estiverem envolvidos na indústria náutica. Se considerarmos turistas, brasileiros consumidores de marcas estrangeiras, quantas refeições, artefatos e pernoites serão necessários para recuperar o excedente da compra de um barco? Não cabe a esta tese efetuar tais balanços, mas sugeri-los no contexto do meio náutico, que é técnico e, cada vez mais, conduzido pela informação.

7.4.3 Por uma releitura do uso náutico do território

Nesse rol de ações, o uso do território pelo setor náutico está numa conjuntura de poderes em que contribuem entre si grupos de empresas, meios de comunicação e o Ministério do Turismo, os quais detêm o grande fluxo da informação e da comunicação, que tem conduzido a retomada do desejo pela náutica nos tempos atuais. Marinas, assim, se constituem em locais de operações econômicas não tão favoráveis a uma aproximação da sociedade com a natureza, mediante a maritimidade. Há um setor náutico regulamentado em rede, que poderia resultar em um sentido náutico à indústria nacional.

Com quase 40 anos de implantação de marinas no litoral brasileiro, o assunto passa por uma fase de grandes mudanças, sobretudo devido à favorável situação socioeconômica. Os empreendimentos sofisticam-se e, cada vez mais, identificam-se como setor. A prática náutica permanece seletiva, tal qual no período dos iates-clubes, embora diante de um novo conteúdo. Hoje, é no domínio das informações e no descompasso político que o nautismo se vê vinculado à promoção e/ou despertar de interesses. É inegável o fato de que portos de lazer são, de maneira perene e mais contundente, portos de trabalho.

O subsistema náutico, em suas relações de trabalho, pode vir a contribuir para a redistribuição de renda em cidades marítimas e tantas outras que se integrarem às sedes da indústria náutica sobrevivente no país. No entanto, notamos que há ameaça à produção nacional, em sua diversidade, inclusive de patentes, sendo o principal obstáculo a tendência às verticalidades de acontecimentos no processo produtivo.

As políticas regionais e setoriais possuem uma importância fundamental no balizamento dessa lógica. A iniciar-se tornando o município num ente federado menos isolado na busca por definições de cunho técnico, sugerindo uma melhor e mais ágil resposta ao processo de transformação espacial, seja na elaboração e adequação de leis, seja na regulação do setor. O que se vê é um distanciamento dos interesses nacionais que não ocupam a pauta energética e liberal, e acabam sendo mal resolvidos pela política. É o caso do turismo náutico para a região litorânea.

Um melhor aproveitamento no âmbito das relações de trabalho estaria no incentivo a conexões sistemáticas da sociedade com uma base territorial endógena, ao invés de torná-lo um escoamento de redes de produção oriundas de centros distantes. Nesse rol se insere uma ampla gama de bens e serviços, fortemente amparados por um fluxo de informações e, mais ou menos, regulados por normas a serem permanentemente revisadas.

Independentemente do tipo de marinas que predominem em um território, a inexistência ou fraca existência de relações entre estas instalações e seus entornos aponta para a constatação de que poderia, no Brasil, haver um aproveitamento mais ampliado por todas as relações de trabalho no sistema náutico. Menos verticalizado, entraria na lógica da globalização como mais um conjunto de produtos de exportação, e não o contrário, como predomina e cujas redes de empresas e investimentos instalam-se em território brasileiro. O círculo de cooperação em vigor no microssistema técnico náutico é fortemente liderado por grupos incorporadores, pela mídia e pelo governo e se materializa em megamarinas e grandes eventos.

7.5 Propensão náutica em cidades marítimas a partir de Angra dos Reis

As diferentes naturezas de portos de lazer sobrepostas na realidade espacial serão aqui discutidas e enfatizadas em relação aos aspectos de propriedade, imagem e ambiência. É o lugar como categoria a pautar a inteligibilidade de marinas no território. Esses equipamentos turísticos são postos à análise enquanto geradores de ambiência e de imagem à cidade, ainda que se reconheça a restrição de seus alcances na integralidade do município.

Importa tornar claro que o município possui o mais importante papel no estabelecimento de marcos regulatórios para operações e práticas socioeconômicas

corriqueiras, e na fiscalização in loco constante. É a escala territorial federada competente em realizar o planejamento e a gestão territoriais das diferentes instâncias, secretarias, ou setores. Seria oportuno como metodologia universal, que a burocracia institucional do Estado, nesta escala de poder, atuasse como engrenagem de temas complexos e não como fator de jogos de força política, comum ao atual sistema político em todo o sistema nacional fortemente tutelado por partidos e coligações.

Ambas as naturezas de propriedade, privada ou pública, comportam diferentes estruturas, sendo a marina uma variação, desde parte de um sistema, cuja totalidade territorial é o lugar; ou o domínio nodal de uma rede em cujas ações que configuram o território são estranhas, no sentido de advirem de fora, e seletivas.

Um primeiro paradoxo a ser estabelecido, de início, está no fato de que a marina pode estar no município mas não ser parte da cidade. Ainda que não seja absoluta, importa destacar que restringe a conformação de um sentido náutico ao lugar, eximindo o sujeito-usuário de encontrar-se com o lugar turístico. A propensão náutica, a ocasionar ambiências, está em dois âmbitos: condomínios náuticos e eminência de uma marina pública.

7.5.1 Densidades na configuração territorial e conflitos de uso do território

A unidade territorial central (UT-6) de Angra dos Reis exprime a coexistência de diversos equipamentos urbanos: a estrutura portuária, a estação rodoviária, a sede administrativa e outras instituições ligadas à administração pública, o comércio, a estação hidroviária, a mancha urbana, as áreas protegidas. Neste quadro estão algumas marinas, compartilhando usos do território (Anexo VI).

O anseio pelo turismo não se dá sem serem tecidos debates e enfrentamentos com os grandes projetos e outros usos de um território. As demandas de cunho tecnológico extremamente sofisticado, como é o caso de instalações de suporte à geração de energia encontram, no município de Angra dos Reis, fatores geográficos ditos favoráveis à sua implantação e operação. Contudo, o sítio natural, que é único para o turismo, presencia conflitos estruturais de usos do território.

O uso turístico, tal qual ocorre no município, está fortemente ligado às práticas náuticas. Esta situação se evidencia, ainda que com baixa integração relativa aos diferentes segmentos sociais e econômicos. O rápido crescimento populacional, resultante da

atratividade proporcionada pelos discursos de emprego advindos dos grandes projetos de investimento, torna a náutica ainda mais restrita. A multiplicação dos fluxos que tornam o território conturbado inibe a permeabilidade do turismo como um todo, prejudicando a imagem e interrompendo a propensão náutica, mas não a propensão por acontecimentos estranhos, em outras palavras, por verticalidades.

Há uma densidade normativa no município de Angra dos Reis através de dois parâmetros bastante importantes. Um deles está ligado ao envolvimento da população. As agendas de discussões de diferentes segmentos sociais têm como origem de engajamento, a cultura política adquirida no processo de participação no plano diretor municipal explicado por G. Guimarães (1997). O momento pelo qual passa o município é de efervescência de debates, através de rodadas de planejamento participativo, especialmente em torno das deliberações sobre os recursos de empresas que têm se alojado em Angra dos Reis, potencializado pelo mais recente evento científico-informacional no litoral sudeste brasileiro: o anúncio do Pré-Sal.

Outro aspecto bastante aprimorado é o detalhamento tipológico quanto ao zoneamento. Em termos técnicos fica incompreensível se o zoneamento municipal é uma constatação ou uma norma de disciplinamento. O recente contrato estabelecido entre o porto de Angra dos Reis e a empresa Technip exemplifica o desencontro da cidade à propensão náutica e, principalmente, à obtenção de prestígio turístico, mesmo que um movimento espontâneo venha ocorrendo na transformação dos arredores do cais central.

O porto eximido de refuncionalização confirma a desimportância dada a afirmações ambientais urbanas por não permitir solidariedades fluidas em suas dependências e em suas operações. A Zona de Interesse Ambiental e de Ocupação Coletiva do Centro (ZAOCC-06), em que se inserem a área do cais central e o porto, se vê em um paradoxo de usos, uma vez que, para a Lei, devem ser respeitadas as compatibilidades da atividade portuária com as demais nesta zona (ANGRA DOS REIS, 2009).

Respeitar as compatibilidades não constitui, necessariamente, condicionar ambiências, sobretudo turísticas. Por mais que eventos como o arrendamento do porto resulte de um jogo de forças econômicas e políticas, a contratação de tamanho projeto de investimento diminui a preempção de um zoneamento alinhado à propensão náutica e turística da cidade. A menos que estas características não sejam ocasiões de ambiências e coletividades; uma ousadia para

idades marítimas brasileiras, mesmo com a propensão, sob o ponto de vista da imagem, de revitalização da zona portuária de Angra dos Reis por um projeto de *waterfront* (Foto 6).

Foto 6: Área do Porto de Angra dos Reis

O principal cais portuário do município, localizado na zona central da cidade, atualmente está arrendado por empresa de conexões de dutos, cujos interesses em operar no local se deram após o anúncio do Pré-Sal. Desfavorecido por condições de escoamento logístico em terra, o espaço se torna propício para revitalização de uso turístico.

Fonte: Daniel H. Q. Telles - Novembro de 2010

7.5.2 Bairros náuticos: turistificação interrompida

Quando as marinas se incorporam a projetos de capital imobiliário é possível identificar um uso do território onde se encontram propensão e sentido: o apelo às atividades náuticas em espaços de frequência restrita resultam em uma imagem que se identifica enquanto conjunto. A legibilidade do padrão de ocupação entre o canal de navegação e os limites da propriedade se faz possível (Figuras 15, 16, 17, 18). Por ocorrer de maneira seletiva, há um entorno nítido até o perímetro dos bairros náuticos, o que resulta em ambiências interrompidas, com relações apenas parciais entre o nautismo e a cidade.

Porto Marina Brachuhy, Angra dos Reis/RJ

Laranjeiras, Parati/RJ

Marinas Portugal, Angra dos Reis/RJ

Marinas do Frade, Angra dos Reis/RJ

Figuras 15, 16, 17, 18: Imagem de Satélite de condomínios náuticos consolidados no litoral sul fluminense

Padrões de urbanização voltados à presença dos canais de navegação. Em Angra dos Reis, esses condomínios ocupam antigas fazendas improdutivas, então habitadas por comunidades tradicionais. Transformadas em propriedades particulares se formaram após a pavimentação da BR-101 no trecho Rio-Santos.

Fonte: Google Earth, 2011

Territorialidades desencontram-se, sobretudo no quesito da forma urbana. É o estágio avançado de geração da imaginabilidade náutica em uma cidade marítima brasileira. Ao passo que os loteamentos para fins de segunda residência induzem à formação desses locais, inibem a diversidade e perenidade dos fluxos. Constituem modelos avançados de formação de uma imagem náutica, porém de fracas relações com o território, comprometendo a turistificação do lugar, limitando-se a destinos de alguns. Não ocorre, por parte da legislação municipal, especificações de regulamentação de uso e ocupação do solo nas vizinhanças desses empreendimentos. Resulta que ocorre não aproveitamento coletivo do prestígio

conferido pela imagem náutica erigida por esses espaços. Ao prevenir as relações de vizinhança através dos impactos gerados pelas diferentes categorias de usos, ausenta-se o prestígio gerado por alguns desses usos.

No caso de a náutica se conformar em setor, ao mesmo tempo que se abrem oportunidades de realização de práticas e de sociabilidades para turistas, pode deixar fragilidades na sociabilidade do lugar. Estas territorialidades tornam-se vulneráveis à sazonalidade. São seletividades que devem ser consideradas no planejamento. No caso de a náutica adquirir expressão de nautismo, ou seja, de um sentido náutico, estabelece maior perenidade e impermeabilidade na sociabilidade nas marinas e suas áreas de influência. As marinas, portanto, pesam na organização do território como padrões de urbanização.

7.5.3 Na cidade de todos, a propensão náutica aberta ao público

Ao considerarmos o centro da cidade de Angra dos Reis e seus arredores (Unidade Territorial 6) nos referimos ao local em que as relações sociais se diversificam. Esta zona urbana destaca-se como lugar de múltiplos acontecimentos e permite constataremos a propensão existente à náutica pela densidade de equipamentos, mas principalmente, pela eminência de uma zona turística que tem se formado nos arredores do cais central.

No coração da cidade, os acontecimentos se pluralizam e há espaços para diversas práticas, uma praça onde convergem subsistemas do cotidiano ligados ao trabalho, pelo fato de o local não abrigar uso residencial. Assim, a revalorização fundiária urbana se coloca como questão a ser assumida, ou não, como interesse público. Trata-se de uma afirmação do território, em que o agente regulador é o poder público municipal. Nisto pode vir a ser considerada a turistificação do lugar com envolvimento das zonas adjacentes, em que ocorram encontros em torno da praça náutica, ou a marina pública: tal

Por mais que seja uma cidade turística bastante conhecida do litoral brasileiro, Angra apresenta fragilidades em tirar proveito desta condição em sua economia citadina. A temporada de atracagens de navios de turismo no ano de 2011, por exemplo, demonstrou que há muito o que se avançar em um projeto integrado de turismo para a cidade (JORNAL A MARÉ, 2011). Entendemos de tal fato, sob a perspectiva territorial, que antes de destino, esta cidade é lugar. Trata-se de um fato curioso, provavelmente atípico, que os estabelecimentos comerciais nos arredores do principal lugar turístico da cidade atendam aos habitantes e não aos turistas.

Dentre os subsistemas já existentes, estão a estação de travessias, os serviços turísticos de livre acesso no *waterfront*, atividades de receptivo promovida pela TurisAngra, identificação com a escola naval, integração com o comércio, organização das atividades no cais, que são elementos prontos para a afirmação de um lugar turístico angrense. O centro da cidade vem transformando-se ao longo da última década, em vias de propiciar uma zona de ambiência cuja pedra angular ainda necessite ser definida. Isto influenciará na identificação e nos parâmetros de regulamentação.

Figura 19 – Mapa turístico do Centro da cidade antes das modificações nos equipamentos

Fonte: http://www.angra2000.com.br/ilhagrande/transporte/acesso_cais.htm
Acessado em 09/12/2011

Fotos 7 e 8: Novo Cais de Turismo: Estação Santa Luzia e o antigo Cais de Turismo

A transformação na zona de ambiência do Cais Central de Angra dos Reis pode ser verificada na transposição da estação hidroviária destinada ao turismo e nas condições de oferta desses serviços aos visitantes. O novo cais está próximo da área destinada a restaurantes e passeio, o que permite verificar a convergência de ações na formação de um lugar turístico em espaço público e ligado ao centro comercial da cidade.

Fonte: Daniel H. Q. Telles - Novembro de 2010

Uma análise acerca das mudanças recentes na zona central instiga a um novo processo de turistificação em voga, ainda que de modo predominantemente espontâneo. A eminência de uma zona turística surge no espaço que compreende o antigo Cais de Turismo (Foto 8) e o Cais da Lapa (Figura 19). A inauguração da Estação Náutica de Santa Luzia (Foto 7), em

março de 2008, foi um dos principais indicadores de formação de um complexo turístico no local. A nova estação possui espaço para embarcações como saveiros, traineiras, escunas, escalares, entre outras. Trata-se de um equipamento preparado para o atendimento da demanda de turistas de cruzeiros marítimos, na temporada de verão.

Os arredores têm passado por transformações, tais como demolições de velhos prédios, novas sinalizações e alargamento da área de passeio (Fotos 9 e 10), permitindo a permanência de um grande número de pessoas ao mesmo tempo. Possibilitam condições propícias a uma ambiência turística, mas que, no entanto, destitui-se de atrativos e complementaridades quando da presença de turistas (Anexo VII). Ampliar a concepção do nautismo requer um espaço vivido e uma normatização. A marina pública posiciona-se como locus desse projeto, mediante ações estratégicas tecnicamente aptas e institucionalmente responsabilizadas.

Foto 9 - Embarcações, Largo do Cais e Restaurantes ao fundo

A marina pública parece estar apta a ser materializada na configuração territorial, ainda em tempo de ser projetada em consonância com o plano diretor.

Fonte: Daniel H. Q. Telles - Novembro de 2010

Foto 10 - Área de uso público e cidade ao fundo no Largo do Cais

O espaço legível possibilita a convergência de públicos variados. A função comercial predominante ao fundo, no centro de serviços da cidade, induz a fluxo constante de moradores.

Fonte: Daniel H. Q. Telles - Novembro de 2010

A atividade náutica está no seio da cidade. Nesta zona, chamada de cais Santa Luzia, ou cais público, estão atracadas embarcações de moradores locais que utilizam-nas como meio de trabalho, seja para o turismo, o transporte ou a pesca. Diferentemente de uma década atrás, a área foi projetada e organizada em prol dos usuários, o que favoreceu a ambiência turística da cidade, muito embora ainda haja conflitos a serem solucionados e convergências a serem provocadas, no suposto incremento do turismo.

Isso tudo materializado fortalece a motivação por um espaço misto. Acrescido de sentido náutico, sofisticada-se a diversidade de produtos e serviços oferecidos, ampliando-se frentes de trabalho e acontecimentos com o entorno urbano. É a figura da marina pública, espaço de fluxos, de encontros, atrativo territorial náutico. A eminência de um projeto deste porte em Angra dos Reis é plausível de ação política, especialmente na mediação de conflitos.

Um assunto de teor sociológico relevante é a alocação dos pescadores do cais central da cidade. Historicamente, este espaço constitui-se na referência deste grupo que se encontra prestes a migrar para outra zona da cidade (ANGRA DOS REIS, 2011b), adequando-se esta mudança à transformação seletiva do complexo turístico central. A mudança latente deste lugar requer considerações para a função da presença dos pescadores, permitindo-lhes a possibilidade de compartilhar, de modo privilegiado, as relações no local, e não somente a menção toponímica em uma placa de sinalização turística (Foto 11). Seria a ocasião de um mercado de peixe nas dependências da marina pública.

A ambiência de uma cidade que se turistifica exige que em praças públicas se cumpram requisitos urbanísticos de legibilidade e imaginabilidade. De frente para o mar, interações e encontros podem ser fatores de convergência entre moradores e visitantes na identificação espacial. A constituição desse patrimônio ambiental urbano aproxima-se do lugar turístico, onde o êxito está no conjunto das relações e na emanção de conteúdos e imagens a partir de uma pedra angular. Na atual eminência de uma marina pública, cujo acesso seja aberto à população, o turismo torna-se protagonista e ocasiona a reorganização do território. Um importante elemento da vida social do lugar, incorporado na extensão dos subsistemas.

Foto 11 – Sinalização turística indicando a área conhecida como Cais dos Pescadores

O complexo turístico da zona central de Angra dos Reis em formação.

Daniel H. Q. Telles – Novembro de 2010

Dada a inegável vocação marítima de várias cidades no país, é preciso que seja redimensionada a importância do meio náutico, que possibilita relações solidárias ao ampliar ambiências regadas de complementaridade. Um lugar abriga tais encontros. No caso de propriedades particulares, o desafio às marinas está em suportar usos mais diversificados e abertos, ainda que sigam sendo destinos. Condomínios são importantes para o turismo, sobretudo se promovem relações com outros lugares que não somente as ilhas e as praias.

Tal territorialidade seria a finalidade de um processo de identificação que, muito embora possa tornar-se instrumento de apropriação empresarial, pode também reaproximar a população da coisa pública, tendo na marina pública um tipo de praça náutica com assumida dinamização cultural, econômica e turística, regimentada e dotada de agenda cidadina, tal qual um mercado público.

A via de um sentido náutico passa por referências emanadas dos espaços públicos com diversidade, perenidade e densidade de frequência, códigos de condutas, hospitalidade, imagem e segurança condizentes, usos complementares, relações de vizinhança, entre outros acontecimentos. Para isso, são necessárias medidas normativas, condições propícias e um sentido.

Marinas como expressão de anseios do lugar implicam em uma imagem náutica que retrate atividades e ambiência para habitantes e visitantes. A marina cumprirá seu papel integrador entre a cidade e a natureza, e não o oposto, na medida em que passe a ser um anseio comum. Isto feito, a busca pela qualidade ambiental urbana pode vir a se beneficiar.

8. CONCLUSÕES

Marinas, ao adquirirem inteligibilidade espacial, podem ser compreendidas como complexos que envolvem e estão envolvidos por outros subsistemas da vida social urbana. Não é a marina que vai mudar a sociedade, tão somente acompanhar suas dinâmicas. Tais dinâmicas respondem a diversas lógicas, desde o âmbito global ao local, num constante movimento. A marina, enquanto expressão contemporânea de funções náuticas requeridas pela sociedade, além de instalações de guarda e operações de barcos, manifesta-se de acordo com mecanismos econômicos e culturais. Hoje, mais econômicos do que culturais. Por isso, marinas são antes empresas a praças, enclaves a encontros. Nesse ínterim, a tipologia comentada de marina auxilia-nos a atribuir diversidade a este fenômeno, ainda que para a realidade brasileira não se tenham consolidadas algumas das categorias.

Ao verificarmos a expressividade do fenômeno náutico no Brasil, deparamo-nos com a construção social de ambiências. Historicizado, o fenômeno demonstra ter passado por três períodos e estar, hoje, diante de um novo limiar, o de reencontro. Se, por um lado, a era dos iates-clubes tornou o esporte e o lazer náutico seletos na sociedade brasileira, a implantação de marinas, nos fins da década de 1970 e início de 1980, não ocasionou menores restrições.

A redemocratização do país e a abertura do mercado afetaram o assunto de dois modos: com a disseminação de pequenos equipamentos de apoio náutico em diversos locais lindeiros (litorâneos ou não), as garagens náuticas, e com o surgimento de novas seletividades à náutica: marinas em complexos residenciais, comerciais e hoteleiros. No entanto, é com esta propensão ao turismo que a náutica passa a adquirir, ainda que discretamente, uma permeabilidade territorial.

O limiar desse novo período para o nautismo está no lugar turístico. A fragmentação social, também territorial, permite o reencontro da cidade com o mar através de singularidades espaciais. Os projetos urbanos em nível de concepção (região litorânea) e execução (município) são racionalidades requeridas ao território e devem ser levadas ao conhecimento da sociedade e enfrentadas por políticas setoriais, regionais e municipais. Um novo período se dará para as marinas no momento em que a cidade marítima encarar o turismo em sua totalidade.

Acerca de parâmetros setoriais pudemos melhor entender, em escala regional, a materialização do fenômeno náutico no litoral brasileiro. Distribuição demográfica e da riqueza, infraestrutura viária e leis ambientais, espacializados, foram colocados como elementos influentes na viabilização de marinas. Através do confronto entre as variáveis, pesamos as principais condições para a distribuição de marinas no país. A concentração espacial destes equipamentos, estendida aos portos de lazer (clubes desportivos e iates-clubes), expressa a importância econômica sobre outros fatores. Ainda que as restrições ambientais, a concentração populacional e a acessibilidade rodoviária sejam de grande importância, a distribuição da riqueza prepondera na expressão do fenômeno no país.

A Zona Costeira, através do PNGC, fortaleceu-se enquanto região política de apelo ambiental. Dada sua origem, com forte vínculo da PNMA, herdou um viés que imprime tal racionalidade administrativa. Se, por um lado, esta característica se mostrou de suma importância na institucionalização do meio ambiente no país, por outro, acabou por impregnar à região um conteúdo setorial que, por sua vez, distanciou-a do espaço vivido. Fenômenos caros ocorrentes em cidades marítimas viram-se desamparados de um instrumento ímpar no estabelecimento de termos de referência, sobretudo no que diz respeito a temas complexos, mas inteligíveis, como o turismo.

É de se notar a não conciliação de atividades de lazer náutico com ações preventivas e conscientizadoras em relação ao meio ecológico. Qualquer pequeno porto de lazer é facilmente condenado a pagar o preço político da questão ambiental contemporânea, ao invés de tornar-se um difusor de informações em prol de posturas menos predatórias aos corpos d'água, margens e ecossistemas correlatos.

Areladas ao conceito de território, as relações de trabalho ligadas à náutica assumem o caráter de sistema técnico. Podendo, ou não, estarem agrupadas em clusters, as solidariedades laborais que vão da indústria náutica aos serviços turísticos relacionam-se por esse caráter de produção e cooperação. Aprofundamos a compreensão deste contexto, identificando-o como um conjunto indissociável na organização do território.

As marinas, muito embora sejam afetadas pelas sazonalidades semanal e anual, próprias do turismo, envolvem atividades perenes. Por estarem fortemente ligadas a critérios de segurança, organização e conforto, estes equipamentos requerem agendas de trabalho constantes de modo a propiciar o atendimento de seus usuários, visitantes e frequentadores.

Esta característica faz com que as marinas estabeleçam relações com outras funções citadinas em que estão inseridas. No caso de Angra dos Reis, seja através do clube social ou do complexo de serviços/shopping, as marinas coexistem com diferentes atividades desportivas, de lazer, comércio, compras, gastronomia e eventos, entre outros serviços. Isto se potencializa nos momentos de fluxo turístico, no entanto não deixa de existir em suas intermitências.

A partir da correlação entre equipamentos de apoio e agentes, percebemos como o meio náutico atua, ocasionando circuitos espaciais de produção e círculos de cooperação. É a partir destes conceitos que compreendemos a ampliação da escala de produção, especialmente de distribuição e consumo, em combinação com a contração da área das etapas de produção, a saber, em marinas de montagem. Identificamos de que modo o conteúdo informacional, que acompanha o assunto em feiras náuticas e revistas de ampla circulação, molda e permeia os acontecimentos em seus diferentes âmbitos. Tornado intencionalidade, comunica os fluxos de prioridade.

A técnica que unifica o sistema em uma prática mundial torna-o setor. É o atual quadro geográfico da náutica no território brasileiro. Por esta via de análise podemos identificar a que interesses o meio náutico vem se conformando no país. Técnica e informação constituem os principais elementos de compreensão das relações de trabalho pelo meio náutico. São os interesses exógenos que têm demonstrado, na recente modernização produtiva do microssistema técnico náutico, ser o litoral brasileiro plataforma para usos hegemônicos do território, favorecendo centros distantes. Seja pelo viés dos portos de lazer ou das embarcações, a desregulamentação da cadeia produtiva náutica tem sido um mundo de negócio para poucos, ao invés de um grande negócio a se espalhar pela sociedade e pelas instituições das cidades litorâneas.

O uso náutico do território, entretanto, não é conduzido à altura das possibilidades que este assunto pode propiciar às cidades marítimas no seu reencontro com o mar enquanto matriz de sociabilidades profissionais e de tempo livre: coexistências próprias do turismo, em que o território é um elemento central de discussão.

Até quando as cidades ignorarão os corpos d'água no Brasil? A importância das margens d'água para a cidade marítima precisa transcender a função suburbana. O *waterfront* não se torna um elo de encontros entre cidade e natureza, um local onde seja possível a

implantação de praças mistas, de atividades cidadinas e outras relações integradoras. Não se empresta a estes espaços, no Brasil, o mesmo prestígio dado às praias oceânicas. Isto se constitui em uma generalização às cidades litorâneas, as quais merecem atenção por parte de uma política litorânea e, especialmente, municipais.

Não há concepção consolidada para a marina pública no Brasil. Não há política territorial de turismo e de cidades que considerem tais espaços como ocasião de reorganização do território. É o sentido de diversas praças à beira-mar no mundo, que vai ao encontro do próprio reencontro entre a cidade e a natureza. Um discurso ainda sem concepção no Brasil. Os casos pretéritos do Centro Náutico da Bahia (CENAB), em Salvador e da implantação, em curso, da Marina Pública, em Porto Alegre, entre outros, merecem ser explorados por metodologias de abordagem próprias e conduzir a um melhor entendimento do assunto.

Até que o planejamento enfrente tamanha complexidade e apresente uma agenda de trabalho, haverá um vácuo em que o mercado desenhará como devem ser as marinas no país, adaptando-se, com eficácia, às exigências territoriais, licenças e certificações. Mito ou desinteresse programado? As marinas públicas podem assumir um protagonismo de reorganização do lugar turístico, desde que tecnicamente conduzidas pelo plano diretor municipal e por um plano estratégico específico.

Mesmo em casos em que não há a figura da marina, por requerer uma institucionalização do poder público, como é o caso da área central de Angra dos Reis, foi possível apontar para práticas cidadinas que seriam beneficiadas por uma marina. Neste sentido, como não pudemos apontar para algo existente, e somente para uma latência, consideramos que os grupos sociais que convivem nos arredores do cais central devam ali permanecer, porém revalorizados por novas funções de trabalho. Para isso, recomendamos, como de suma importância, na eventualidade de uma marina pública se intaurar no centro de Angra, oferecer espaços para agenda cidadina de pescadores e outros ofícios similares consolidados e não conflitantes. Indo adiante, sugerimos a implantação de um mercado público nas dependências de uma marina pública, caso esta venha a existir.

No rol de ofícios que exprimem usos conflitantes está a operação portuária de tubos. A área do porto de Angra dos Reis, hoje operada por uma empresa de grande porte, precisa ser repensada enquanto espaço a convergir para uma marina pública. De modo a não

prejudicar a atividade turística, a refuncionalização desta propriedade torna-se a primeira grande decisão a ser tomada publicamente, a promover turisticamente a cidade.

O lugar pauta as diferentes naturezas sobrepostas na realidade passíveis de discussão, com apelo a questões de propriedade, imagem e ambiência. Das verificações realizadas em Angra dos Reis, paradoxos demonstram que a imagem náutica da cidade oferece uma projeção desejada e denuncia ausência de sentido. O planejamento se vê diante de desafios cada vez mais complexos, sobretudo em âmbito político. Por serem, talvez, tão nítidos, evita-se o enfrentamento mediante programas técnicos. Mais cômodo é alinhar-se ao que já está dado e deixar os enfrentamentos para bancadas partidárias.

Há marinas e marinas. Em suas diferentes expressões, abrigam um subsistema de suma importância para as cidades marítimas com propensão à náutica. Protagonizam a imaginabilidade requerida ao turismo e expressam ambiências que merecem ser diversificadas de modo a criar conexões citadinas.

Entendemos que a propensão náutica de cidades marítimas tenha atingido um estágio consolidado de interrupção no Brasil. Não há, sob o ponto de vista turístico, lugar náutico em Angra dos Reis. Ainda que extrapolem-se complexos náuticos, sob diferentes categorias, não atendem à concepção de território, por estarem isolados dos subsistemas estendidos da cidade ao mar. É no âmbito dos aconteceres e das cooperações que se desencontram sociedade e natureza, anunciado pela perspectiva geográfica do turismo e lançado ao planejamento do território. Este desencontro, no entanto, se vê diante de um elo inexistente a constituir aconteceres que promovam o lugar náutico e turístico. A latência de uma marina pública ousa apontar para o quão próximo está a cidade marítima deste reencontro.

8.1 Recomendações

As recomendações desta tese ao plano diretor de Angra dos Reis são de prever um zoneamento integrado de uso turístico envolvendo o centro histórico e o porto de Angra dos Reis, refuncionalizando este último e de se prepararem os termos de referência para um plano estratégico da marina pública na zona central da cidade. Fica, ainda, o alerta para o processo de urbanização eminente por que passa o município, em especial devido à conjuntura dos

investimentos do Pré-Sal e das Olimpíadas de 2016, sendo necessária a criação de demandas políticas por instituições públicas de ensino superior e técnico.

As ZAOCC-6 na UT-6 de Angra dos Reis merece ser revista, levando em consideração a favorável propensão da área para assumir função turística. A TurisAngra, recebendo maior autonomia nesse processo, precisa formar um corpo técnico e político representativo para essa possível transição. Na impossibilidade de rompimento de contrato de arrendamento da atual empresa no porto central, seria imperioso pensar um plano estratégico que estabelecesse critérios detalhados de operação e prazos, mas sugerisse à esta empresa participar na possível revitalização da área.

Em condomínios náuticos já consolidados, é importante que se faça qualificar o entorno a partir da consciência dos empreendimentos de que há um entorno, atentando para a responsabilidade social dos condomínios náuticos como exigência prevista em lei municipal. No entanto, cabe ao poder municipal estreitar as relações entre os bairros náuticos e vizinhança. Algumas relações já existem, sobretudo nas relações de trabalho. No entanto, faltam diretrizes que propiciem melhores condições sociais à bairros com alta densidade de ocupação. No caso de entornos de reserva, a marina precisa ser uma aliada na fiscalização dessas áreas, neste sentido a recomendação é de que as instituições públicas atuem em consonância com a atuação de programas como o Bandeira Azul.

Para a região litorânea, as recomendações são de base conceitual e interinstitucional. A noção de totalidade territorial precisa anteceder discussões de cunho ideológico, sob o risco de ficarem comprometidas diversas cidades marítimas em que o turismo tenha um posicionamento destacado, pela inexistência de uma política integrada de organização do território. Destituída de um aparato teórico-metodológico espacial e de conhecimento técnico apurado ao longo do processo, a região litorânea acaba por não efetivar-se enquanto território, senão para usos políticos, através de setores e ideologias, que não tem demonstrado mudanças.

A interlocução deficitária entre conhecimento e gestão, provocada pela prática de loteamento de poder no país, exime a aproximação de bases conceituais mais adequadas para a região litorânea: tarefa esperada do planejamento territorial. Entretanto, a própria

concepção de território se mostre pouco consistente no PNGC, o que de modo contrário viria a interferir no avanço de uma política para o litoral. Este plano acabou por absorver a concepção de cunho ambientalista que originou da PNMA. Esta característica, muito embora tenha nobres causas, parece ser o principal obstáculo de cunho conceitual.

Por mais complexa que possa ser, a natureza natural se restringe a abordagens a partir de um viés analítico, de suma importância para a racionalidade técnica. Enquanto que o território, por ser a segunda natureza, possui inúmeras contradições, requerendo abordagens sistematizadas em busca de compreensão dos principais fenômenos litorâneos, na busca por normas capazes de orientar a sociedade em suas vidas. Sínteses acerca de sistemas que ofereçam maior compreensão da situação das cidades marítimas são lacunas a orientar bases conceituais e programas e projetos técnicos para a costa atlântica nacional.

Na indisponibilidade de uma política costeira que permita alocar um programa de portos de lazer no Brasil, mesmo em âmbito setorial, a implementação de um programa de turismo náutico é amplamente recomendável. Este deve ser totalmente diferente à atual proposta para o assunto do Ministério do Turismo. Além da concepção calcada no território, outras que devem sustentar tal elaboração são a de sistemas de gestão que exijam que empreendimentos náuticos como marinas sejam ecologicamente aptos, ainda que em zonas de baixa densidade populacional ou áreas de reserva. Neste sentido é louvável a aproximação da metodologia de trabalho do Programa Bandeira Azul, que pode ser aprimorada através de convênios com o Estado.

Por último, o uso de tecnologias nacionais envolvidas no subsistema de relações produtivas para embarcações e estabelecimentos. O segmento náutico possibilita agregar uma gama bastante importante de bens e serviços para ser dado de bandeira para marcas estrangeiras, uma vez que o Brasil possui condições de avançar nesses tipos de tecnologias. Nesse sentido, a carga tributária que recai nas etapas de ampla geração de empregos necessita incentivos, em nome do interesse nacional.

9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB’SABER, A. N. **O litoral do Brasil**. Metavídeo SP Produção e Comunicação Ltda: São Paulo, 2001.

_____. **Brasil: Paisagens de Exceção: o litoral e o pantanal mato-grossense patrimônios básicos**. ISBN: 85-7480-218-2. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2006.

ACOBAR **Indústria Náutica Brasileira: fatos e números – 2005**. Acobar/Independente Consultores, 2005.

_____. **Dados da Indústria Náutica atualizado – 2011**. Informação enviada por email, 2011.

_____. **Associados**. Informação disponibilizada na página <http://www.acobar.com.br/index.php/z> acessado em 04/05/2012.

AGÊNCIA BRASIL, **Navegação de cabotagem necessita de portos melhores e mais navios para crescer**. Notícia em <http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2008/04/18/materia.2008-04-18.5355328512/view> - página visitada em 15 de junho de 2009.

ALBAN, M. Cruzeiros Marítimos e Lazer Náutico: Novas oportunidades e desafios para o Turismo Baiano. In: **Revista DesenBahia**, n.2, 2005.

ALVAREZ CAO, R.; OTERO GARCIA, C. PATINO PORTAS, P.; SOLINO BERMUDEZ, M. *El turismo náutico na Comarca de O’Salnés (Galicia, España)*. Em: **Colóquio de Geografia del turismo, ocio y recreación**. 7-8 de Novembro de 2002. Encarto de Xosé Manuel Santos Solla. Santiago de Compostela. ISBN: 84-9750-147-0, 2003.

ANGRA CONVENTION & VISITORS BUREAU Carta ao Ministro do Turismo veiculada em **O Eco – Jornal da Ilha Grande**. Junho de 2011 – Ano XII – N. 145, Abraão, Ilha Grande, RJ.

ANGRA DOS REIS **Lei Orgânica do Município de Angra dos Reis**. 04 de abril de 1990.

_____. **Lei Nº 831**, de 04 de março de 1999. Código de Obras de Angra dos Reis.

_____. **Lei Nº 2.091**, de 23 de janeiro de 2009. Dispõe sobre o Zoneamento Municipal de Angra dos Reis. 2009a.

_____. **Lei Nº 2.092**, de 23 de janeiro de 2009. Dispõe sobre o Uso e Ocupação do Solo no município de Angra dos Reis. 2009b.

_____. **Prefeitura e Ministro da Pesca ouvem pescadores**. Informação noticiada No Boletim Oficial de Angra dos Reis. Ano VI - Edição 322. 01 de julho de 2011. 2011a.

Fiscalização de out door(s) na cidade de Angra. Notícia veiculada em 02/12/2011 na página oficial da Prefeitura Municipal de Angra dos Reis. Disponível em http://www.angra.rj.gov.br/asp/noticiasdaprefeitura.asp?vid_noticia=7483. Acessado em 09/12/2011. 2011b.

ANPUR, Tema do Encontro. In: **Anais do XIII Encontro Nacional da ANPUR.** Florianópolis, 2009.

ARROYO, M. M. A regulação do território no contexto da globalização – uma trama entre as formas globais, nacionais e locais. In: **Paisagem, Território, Região: em busca da identidade.** ISBN: 85-86571-37-7. Org: Souza, A. J.; Souza, E. C.; Manoni Jr. L. Cascavel: Edunioeste, 2000.

AZEVEDO, F. **Projeto Conceitual de Marinas.** Disponível em: http://www.sportnautica.com.br/projetos/marinas_01.htm página acessada em 17 de Fevereiro de 2010.

BARBOSA, W. V. Tempos Pós-modernos. In: **A Condição Pós-Moderna.** Jean-François Lyotard; tradução: Ricardo Corrêa Barbosa - 12ª Ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2009.

BARRETO, M. **Manual de iniciação ao estudo do turismo.** Campinas: Papirus, 1995.

BAUDOUIN, T. A cidade portuária na globalização. In SILVA, G. e COCCO, G (orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DPA Editora, 1999.

BENI, M. C. **Política e planejamento de turismo no Brasil.** São Paulo: Aleph, 2006.

BECKER, B. **Levantamento e Avaliação da Política Federal de Turismo e seu Impacto na Região Costeira.** Ministério do Meio Ambiente, PNMA, BIRD/PNUD. Brasília, 1995.

Políticas e Planejamento do Turismo no Brasil. In: YÁZIGI, E.. CARLOS, A. F. A.; CRUZ, R. C. A.; **Turismo: espaço, paisagem e cultura.** São Paulo: Hucitec, 1996.

BERTONCELLO, R. V. **Processo de Modernização e Espaço Local: O caso do município de Angra dos Reis (RJ).** Dissertação de Mestrado em Ciências. Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1992.

BEVERIDGE, W. I. B. *Art of Scientific Investigation.* ISBN:1-932846-05-0. New Jersey: Blackburn Press. 1957.

BLUEFLAG/RATONES, I. A. **Programa Bandeira Azul Critérios e notas explicativas.** Instituto Ambiental Ratones, Florianópolis, 2007.

BOULLÓN, R. C. **Planejamento do Espaço Turístico.** ISBN: 85-7460-138-1. Bauru: Edusc, 2002.

BOURDIEU, P. **A Economia das Trocas Simbólicas,** São Paulo: Perspectiva, 1974.

BRASIL **Projeto TURIS**. EMBRATUR, 1973.

_____ **Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro**. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. Brasília, 1990.

_____ **Lei n. 8.630, de 25 de Fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências

_____ **Resolução n. 5 de 03 de Dezembro de 1997**. Aprova o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro II.

_____ **Lei n. 7.661, de 16 de Maio de 1988**. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Brasília, 1988.

_____ Ministério do Meio Ambiente. **SNUC (Sistema Nacional de Unidades de Conservação)**. MMA, Brasília, 2000.

_____ Casa Civil da Presidência da República. **Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade**. Brasília, 2001.

_____ Ministério do Meio Ambiente. **Projeto Orla: Fundamentos para a gestão integrada**. Brasília: 2002.

_____ Ministério do Meio Ambiente/ Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão **Projeto Orla: Subsídios para um projeto de gestão**. Brasília: 2004a.

_____ **Decreto n. 5.300 de 07 de Dezembro de 2004b**. Regulamenta a Lei no 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências.

_____ **Plano de Ação Federal da Zona Costeira do Brasil** Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – CIRM. Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro – GI-GERCO. Brasília: 2005.

_____ Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo: marcos conceituais**. Brasília, 2006.

_____ **Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007**. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Regional - PNDR e dá outras providências . Brasília: 2007.

_____ **Lei n. 11.771, de 17 de setembro de 2008**. Dispõe sobre a Política Nacional de Turismo e dá outras providências. Brasília, 2008.

_____ Ministério do Turismo **Turismo Náutico: Orientações Básicas**. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Brasília, 2008.

BROC, N. *Nationalisme, colonialisme et géographie: Marcel Dubois (1856-1916)*, *Annales de Géographie*, 1974, p. 545-568.

BUHALIS, D., COSTA, C. *Tourism Business Frontiers – Consumers, products and Industry*. ISBN: 0 7506 6377 4. Oxford: Elsevier Ltd. 2006.

CALDEIRA, M. P. R. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2008.

CARAMELLA, E. Semiótica e Imagem da Cidade. FARRET, R. (org.): *Anais do I Encontro Nacional da ANPUR*. Brasília: ANPUR, 1996, pp. 877-881.

CARRASCO, S. F. *La Relevância Del Turismo Náutico en la Oferta Turística*. In: *Cuadernos de Turismo*, 7, 67-80. Murcia, 2001.

CARVALHO JR, O.; CAVALARI JR, S.W.; BIROLO, A.B. Estruturas de Apoio Náutico. Uma análise descritiva preliminar voltada ao planejamento e gestão: Um estudo de caso. *Em: Biotemas*, 22 (1), ISSN: 0103-1643. Março de 2008.

CARVALHO, A. V. **Entre ilhas e correntes: a criação do ambiente em Angra dos Reis e Paraty, Brasil**. Tese de Doutorado Ambiente e Sociedade: Nepam/Unicamp. Campinas, 2009. Orientador: Pedro Paulo Abreu Funari.

CASTELLS, M. BORJA, J. As cidades como atores políticos. In: **Novos Estudos** n. 45, Julho de 1996.

CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. In: **Sociedade & Natureza**. Uberlândia, 22(3): 461-474, dez. 2010.

CASTRO, D. G. Regionalização do Estado do Rio de Janeiro: uma nota sobre Desenvolvimento e Políticas Públicas. In: **Revisitando o território fluminense**. Marafon, G. J. e Ribeiro, M. A. (org.). Rio de Janeiro: NEGEF, 2003.

CASTRO, I. E. Problemas e alternativas metodológicas para a região e o lugar. In: SOUZA, M. A. et alii (org.). **Natureza e sociedade de hoje: uma leitura geográfica**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. O problema da escala. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Eds). **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

_____. **Geografia e Política: Território, escalas de ação e instituições**. ISBN: 978-85-286-1161-8. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

CATAIA, M. **Uso do território e federação: novos agentes e novos lugares. Diálogos possíveis e participação política**. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010,

vol. XIV, nº 331 (16). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-16.htm>>. [ISSN: 1138-9788].

CHAPAPRÍA, V. E. *Futuro y expectativa del Turismo Náutico*. Agencia Valenciana del Turismo, ISBN: 84-7721-894-3. Valencia, 2000.

_____ *La Oferta Turística de las Estaciones Náuticas*. Agencia Valenciana del Turismo, ISBN: 84-9705-023-1. Valencia, 2001.

_____ *La Encrucijada del Turismo Náutico*. Agencia Valenciana del Turismo, ISBN: 84-9705-366-4. Valencia, 2003.

CLAVAL, P. **A Paisagem dos Geógrafos**. In: Paisagens, Textos e Identidade. Correa, R.L. e ROSENDHAL, Z. (org.). Rio de Janeiro: Eduerj, 2004a.

_____ **A Geografia Cultural**. 3ª Edição (1995). Florianópolis, Edufsc: 2004b.

COELHO NETO, E. **Soltando as amarras: análise da expansão do mercado de lazer náutico na Bahia entre 1980 e 1998**. Dissertação (Mestrado em Administração) – NPGA, Escola de Administração da Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1999.

COMUNIDADE EUROPEIA **Uma Política Marítima Integrada**. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comitê Econômico e Social europeu e ao Comitê das Regiões. Comissão das comunidades Europeias. Bruxelas, 10.10.2007.

_____ **Livro Branco do Comitê das Regiões sobre governação a vários níveis**. 80ª Reunião Plenária do Comitê das Reuniões, 2009. (Versão em Português), disponível em: <www.cor.europa.eu> acessado em 16 de Fevereiro de 2010.

CORBIN, A. **Territorio do Vazio: a Praia e o imaginário ocidental**. ISBN: 85-7164-072-6. São Paulo, Companhia das Letras, 1989.

CORREA, R. L. **Organização espacial: dimensões, processos, forma e significado**. Conferência proferida na abertura do I Congresso Brasileiro de Organização do Espaço, em 05 de Outubro de 2010. Rio Claro: Universidade Estadual Paulista, 2010.

CORRÊA, R. S. Angra dos Reis: contribuição ao entendimento de uma pretensa vocação turística – pensando o turismo a partir do território. In **4º Encontro Nacional de Grupos de Pesquisa**. São Paulo, pp.252-278, 2008.

COOPER, C.; SCOTT, N.; KESTER, J. **New and inerging Markets**. In: Buhalis, D., Costa, C. (org.) *Tourism Business Frontiers – Consumers, products and industry*. Oxford: Elsevier Ltd. 2006.

CUNHA, T. P. **Portugal e o Mar: À redescoberta da Geografia**. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2011.

DAVIDOVICH, F. Estado do Rio de Janeiro: singularidade de um contexto territorial. Em: **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, nº9, pp-9-24, jul.-dez. 2000.

DELEGACIA DA CAPITANIA DOS PORTOS DE ANGRA DOS REIS, **Entrevista** concedida em 22 de março de 2012.

DEMO, P. **Pesquisa e construção de conhecimento: metodologia científica no caminho de Habermas**. 7ª Edição. ISBN: 85-282-0060-4. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2009.

DUCHENE, P. *El Turismo Náutico em los Pequeños Estados Insulares Y Otras Islas*. Conferencia Internacional: **Turismo Sostenible en Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y Otras Islas**. OMT/WTO, 1998.

EMBRATUR. **Projeto Turis** – Normas para ocupação do território. Brasília: Ministério da Indústria e Comércio, 1975

ESTADO DE SÃO PAULO, **Construção de barcos abre vagas**. Caderno Empregos. Notícia veiculada em 06 de Setembro de 2009.

FERRARA, L. D. Cidade: imagem e imaginário. In: FERRARA, L.. **Os significados urbanos**. São Paulo: Edusp/Fapesp, 2000 - p. 115 a 131.

_____ **Leituras sem palavras**. São Paulo: Ática, 2004.

_____ Circularidade do conhecimento. In: **Semiótica da Cultura e Semiosfera**. MACHADO, I. (org.). São Paulo: Fapesp/Anablume, 2007.

MEDEIROS, R. Evolução das tipologias e categorias de áreas protegidas no Brasil. Em: **Ambiente & Sociedade** Vol. IX nº. 1 pp 41-64 jan./jun. 2006.

FERRARI, C. **Curso de Planejamento Municipal Integrado – Urbanismo**. 3ª Edição. São Paulo: Pioneira, 1982.

FERREIRA, L. S.; GOMES, R. C. C. Organização das Políticas Públicas de Turismo no Brasil e no Rio Grande do Norte. In: **Revista da ANPEGE**, ISSN: 1679-768X, v. 7, n. 7, p. 45-49, jan./jul.2011.

FIGUEIRA DE SOUSA, J.; FERNANDES, A.; CARPINTEIRO, A. O desenvolvimento de Actividades Náuticas de Recreio como Estratégia de Valorização Territorial: um olhar sobre o Estuário do Tejo. In: **1º Congresso de Desenvolvimento Regional de Cabo Verde e 2º Congresso Lusófono de Ciência Regional**. Tejo, 2008.

FONSECA, M. A. P.; PETIT, A. M. C. M. Turismo e Trabalho em Áreas Periféricas. In: **Scripta Nova – Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**. ISSN:1138-9788. V.119 (128), 2002.

FORTIM, C. J. O Estado e a administração de bens públicos (Terrenos de Marinha) no Recife, 1930-1984. Em: **Anais do II Encontro da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional**. Teresópolis, 1987.

FRÉMONT, A. **A região, espaço vivido**. Coimbra: Almedina, 1980.

FUNATURA - Fundação Pró-Natureza. **Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC): aspectos conceituais e legais**. Brasília: Ibama/Funatura, 1989. 82 p.

FUNDAÇÃO FLORESTAL, Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo. **APAs Marinhas - Área de Proteção Ambiental Marinha**. Informação disponível na página <http://www.fflorestal.sp.gov.br/apasmarinhasConceito.php>. Acessado em 09/12/2011.

_____. **Gestor da APA Marinha do Litoral Centro e do PE Marinho da Laje de Santos é homenageado pela PM Ambiental**. Notícia publicada em 19/01/2010 na página <http://www.fflorestal.sp.gov.br/noticias2.php?id=94>. Acessado em 09/12/2011.

GANDARA, J. M. G. SILVEIRA, C. E. e TORRES, E. *Os atores envolvidos e sua importância no desenvolvimento de destinos/produtos turísticos sustentáveis e competitivos*. In: **Anais IX Encontro Nacional de Turismo de Base Local**, ISSN: 1808-9755, Recife, 2005.

GANDARA, J. M. G. TORRES, E. e LEFROU, D. - *A participação de todos os atores no processo turístico*. In: **Anais do I Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul**. U.C.S. Caxias do Sul, 2003.

GAZZOLA, A. L. A. Friedric Jameson: uma epistemologia ativista. In: **Espaço e Imagem – Teorias do pós-moderno e outros ensaios**. 4ª Ed. F. Jameson. Trad: Ana Lúcia Almeida Gazzola. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2006.

GÓIS, M. P. F. . **O Papel do Poder Público na Territorialização do Turismo em Angra dos Reis**. *Percursos* (Curitiba), v. 8, p. 79-96, 2009.

GOMES, P. C. C. **A Condição Urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. Um lugar para a Geografia: contra o simples, o banal e o doutrinário. In: **Espaço e Tempo: complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico**. MENDONÇA, F. LOWEN-SAGR, C. L.; SILVA, M. (org). Curitiba: Anpege, 2009.

GOMES, R. C. C.; SILVA, A. B. Estado, Turismo e Mercado de Trabalho. In: **Scripta Nova – Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales**. ISSN:1138-9788. V.119 (129), 2002.

GOUVEIA, Y.G. A Lei nº 7661/88 e o II PNGC. In: **Anais do Encontro Nacional de Gerenciamento Costeiro**. Santos: Agência Costeira, 2002.

GUANZIROLI, C. E. *Contribuições à reflexão sobre o processo de produção de um espaço regional: o caso de Angra dos Reis*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: COPPE-UFRJ, 1983.

GUIA **O melhor de Angra, Ilha Grande e Paraty - 2010**. Angra dos Reis: Novo Rumo, 2010.

GUIMARÃES, G. **Uma cidade para todos. O Plano Diretor do município de Angra dos Reis**. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1997.

GUSMÃO, P. Apropriação e Ordenamento Territorial na Zona Costeira no Estado do Rio de Janeiro – grandes corporações ou as políticas públicas?. Em: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR)**. V.12, N.2. Novembro de 2010.

HALL, C. M. **Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos**. São Paulo: Contexto, 2004.

HAESBART, R. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multi-territorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. (1996). Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço e Debates – Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, ano VI, nº. 39.

_____. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. Sobral, A. U.; Gonçalves, M. S. (Trad.). 16ª Ed. São Paulo: Loyola, 2007.

HEAD, D. **Marinas – Water Recreation**. Viewpoint, London, 1974.

HEIDKAMP, C. P. *A theoretical framework for a spatially conscious economic analysis of environmental issues*. Em: **Geoforum** n. 39 pp 62-75.

HRDLICKA, H.; MAGALHÃES, H.R.; GALLIZIA, K.R.; GUEDES, L.M. Panorama do Turismo Náutico Brasileiro. In: **Análises Regionais e Globais do Turismo Brasileiro**. Trigo, L.G.G.(org.). São Paulo: Roca, 2005.

HUTTER, L. M. **Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil**. ISBN: 85-314-0700-1. São Paulo: Edusp, 2005.

IATE CLUBE AQUIDABÃ, Departamento Náutico **Entrevista** concedida em pesquisa de campo em 23/11/2011.

ICOMIA, Conselho Internacional das Associações das Indústrias de Marinha *International Conference of Waterfront Projects – Marinas, Ports and Resorts*. Anais da Conferência. Florianópolis, 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA). **Dados vetoriais**. Disponível em <<http://siscom.ibama.gov.br/monitorabiomas/>> acessado em 10/06/2011

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Sinopse do censo demográfico 2010**. disponível em <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse/default_sinopse.shtm> acessado em 10/05/2011

_____. **Produto Interno Bruto dos Municípios 2003-2006**. disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/>> acesso em 10/07/2010

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA / DIRETORIA DE GEOCIÊNCIAS (IBGE/BCIM). **Base Cartográfica Contínua, ao milionésimo – BCIM: versão 3.0**. Rio de Janeiro, 2010. disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/download/arquivos/index9.shtm>> acessado em 10/10/09.

_____. **Projeto BCIM - Base Cartográfica Contínua do Brasil, ao milionésimo. 3a versão e complementos 3.0x Documentação Técnica Geral - Volume I**. Rio de Janeiro, 2010. disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/download/geociencias.shtm>> acessado em 10/02/2009

INSTITUTO VIRTUAL DE TURISMO Pólo Náutico da UFRJ. Notícia veiculada em <http://www.ivt-rj.net/ivt/indice.aspx?pag=n&id=6807&cat=&ws=0> - página visitada em 15 de junho de 2009.

IOANNIDES, D. *Re-engineering established products and destinations*. In: **Tourism Business Frontiers**. Buhalis, D. e Costa, C. (orgs.). ISBN:0 7506 6377 4. Oxford: Elsevier Butterworth-Heinemann, 2006.

JAMESON, F. **Espaço e Imagem: teorias do pós-moderno e outros ensaios de Frederic Jameson**. Gazzola, A. L. A. (Org. e Trad.). Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2006.

KANITZ, H. G.; TRIGUEIRO, R. P. C.; ARAÚJO, M. A. D.; SOUZA, W. J. Plano Nacional de Turismo 2007/2010: da análise do conteúdo ao desafio das práticas. In: **Anais do VI Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo**. São Paulo, SP.

KNAFOU, R. Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. Em: **Turismo e Geografia: Referenciais teóricos e enfoques regionais**. Rodrigues, A. (Org). Ed. Hucitec, São Paulo, 1999.

LACOSTE, Y. **A Geografia. Isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. Campinas: Papirus, 2010.

LAGEISTE, J. *Les évènements nautiques: demonstration de l'Intérêt porté à la mer?* In: *Bulletin de l'Association de Géographes Français – Géographies* v. 3 “L'événement et les Villes Touristiques”. Septembre, 2009.

LAKATOS, E. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 1991.

LAKATOS, E.; MARCONI, M. **Metodologia do Trabalho Científico**. São Paulo: Atlas, 1992.

LEITE, M. A. F. P. Patrimônio ambiental e memória cultural. Aula conferida durante o curso **Culturas Ambientais: temas e questões**. Sala de vídeo da História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 22 de março de 2012.

LEMOES, L. **O valor turístico na economia da sustentabilidade**. São Paulo: Aleph, 2005.

LETT JR, J. W. *Ludic and Liminoid aspects of Charter Yacht Tourism Em the Caribbean*. In: *Annals of Tourism Research*. V.10. 1983.

LICHT, H. **O remo através dos tempos**. Porto Alegre: Corag, 1986.

LODOVICI, J. C. **Marinas: contribuição conceitual ao desenvolvimento de projetos – estudo de casos no litoral de São Paulo**. Tese: FAU/USP. São Paulo, 2000.

LOPES, A. V. F.; MONTEIRO, C. M. G. Novas Faces da Sociabilidade em Condomínios Residenciais no Brasil. Em *Anais do XIII ENAnpur* (Encontro Nacional da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional) Florianópolis, 2009.

LOZATO-GIOTART, J-P. *Geografía del Turismo*. Barcelona: Masson, S.A., 1990.

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

_____. **A Boa Forma da Cidade**. Trad. J. M. C. A. PINHO. Lisboa: Edições 70, 2010.

LYOTARD, J. F. **A Condição Pós-Moderna**. 12ª Ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2009.

MACEDO, S. S. & PELLEGRINO, P. R. M. Do éden à cidade: transformação da paisagem litorânea brasileira. In: Yázigi, Eduardo. Ana F. A. Carlos, Rita de C. A. da Cruz (orgs) **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. 2ª ed. São Paulo:Hucitec, 1999.

MACEDO, S. S. Paisagem, litoral e formas de urbanização. Em: **Projeto Orla: subsídios para um projeto de gestão**. Ministério do Meio Ambiente; Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão (orgs.). p 43-62. Brasília: MMA e MPO, 2004.

_____. Urbanização, litoral e ações paisagísticas à beira d'água. Em: **Águas Urbanas: uma contribuição para a regeneração ambiental como campo disciplinar integrado**. Tângari, V. R. *et. al.* (org.). Rio de Janeiro: CNPq/FAPERJ/PROARQ, 2007.

MACHADO, L. O. Sistemas, Fronteiras e Território. In: **Atlas da Fronteira Continental do Brasil**. Coleção de Textos: UFRJ. 2002.

_____. Angra dos Reis: Porque olhar para o passado. In: **Diagnóstico sócio-ambiental do município de Angra dos Reis**. Rio de Janeiro: convênio Furnas - UFRJ, 1995.

MACHADO, M. B. T. Evolução Urbana e Turistificação dos lugares: um olhar sobre o Rio de Janeiro. In: **Revista Turismo & Desenvolvimento** n. 13/14 v.2, 2010.

MACKINDER, *Democratic Ideals and Reality: A Study in the Politics of Reconstruction*. 1942.

MAGALHÃES, J. F. X. **Espaços Náuticos: estruturas de apoio à navegação como possibilidade de requalificação urbana**. Dissertação. FAU/USP. Sao Paulo, 2002.

MARAFON, G. J. Agricultura familiar, pluriatividade e turismo: reflexões a partir do território fluminense. **Campo-Território: Revista de Geografia Agrária**, Uberlândia, 1(1): 17-40. 2006.

MARINHA DO BRASIL Informação disponível em <<https://www.mar.mil.br/delareis/index.html>> acessado em 27/03/2012.

MARQUES, P. E. M. *Agriculture familiale et participation au Brésil: les conseils municipaux de développement rural du PRONAF (acteurs, Intérêts et pouvoir)*, Paris. Tese de doutorado defendida no Institut des Hautes Etudes de l'Amerique Latine, IHEAL, Université Paris II.

MARQUES, P. E. M.; LACERDA, T. F. N. Representações sobre a vocação turística de Angra dos Reis: um estudo dos conflitos em torno do conselho de desenvolvimento rural e pesqueiro local. IN: **Anais do II Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade**. Indaiatuba, SP, 2004.

MARTÍN ROJO, I. & PELÁEZ VERDET, A. *La repercusión de la administración y gestión de las Instalaciones portuárias en el desarrollo del turismo náutico-desportivo. El caso de la Costa del Sol*. In: *Papers deTurisme*, N.33, Agencia Valenciana del Turismo ISSN: 0214-8021. Valencia, 2003.

MAY, T. **Pesquisa Social: Questões, Métodos e Processos**. ISBN: 85-363-0199-6. 3ª Edição. Trad: Carlos Alberto S. Netto Soares. Porto Alegre: Artmed, 2004.

MELO, M. Desigualdade e segregação socio-espacial: breve análise da fragmentação do espaço urbano em Angra dos Reis – RJ. In: Anais do XVI Encontro Nacional de Geógrafos. Porto Alegre: AGB, 2010.

_____. **Dinâmica do território em Angra dos Reis – RJ: um foco na desigualdade socioespacial.** Dissertação de Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais. Escola Nacional de Ciências Estatísticas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Orientador: Cesar Ajara, Rio de Janeiro: 2011.

MILANO, M. S. Conceitos básicos e princípios gerais de planejamento, manejo e administração de unidades de conservação. *Em: Universidade Livre do Meio Ambiente. Apostila do Curso de Manejo de Áreas Naturais Protegidas.* Curitiba, PR. 2001.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE (MMA). **Dados vetoriais.** Disponível em: <http://mapas.mma.gov.br/geonetwork/srv/br/main.home>> acessado em 06/07/2011

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (MT). **Base de Dados Georreferenciada do Plano nacional de Logística e Transportes (PNLT),** 2006 disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/36604>> acessado em 10/05/2009

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. S. C. “Cidades, portos e ciudades portuárias na era da integração produtiva”. **Revista de Administração Pública**, dez. 2006, vol. 40, n.6, p. 975-995. ISSN 0034-7612.

MORA, E. P. *La Gestión de Resíduos Peligrosos en los Puertos Deportivos.* In: *Futuro y expectativas del Turismo Náutico.* Chapapríá, V.E. (org.). Agencia Valenciana del Turismo, ISBN:84-7721-894-3. Valencia, 2000.

MOURA, D. A. **Análise dos principais segmentos da indústria marítima brasileira: estudo das dimensões e dos fatores críticos de sucesso inertes à sua competitividade.** Tese, E. Politécnica/USP, 2008.

MOURA, D. A., BOTTER, R.C., SILVA, A.S. *The Scenario of Brazilian Yachting Industry.* In: **Anais do 5º Congresso Internacional de Tecnologia, Inovação e Pesquisa Marítimos** – Barcelona, 2007.

MUEHE, D. O litoral brasileiro e sua compartimentação. In: **Geomorfologia do Brasil,** Cunha, S.B.; GUERRA, A.T. (org.). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

_____. A Zona Costeira do Brasil e sua vulnerabilidade face à ocupação e às mudanças climáticas. In: **Espaço e Tempo: complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico.** MENDONÇA, F. LOWEN-SAGR, C. L.; SILVA, M. (org.). Curitiba: Anpege, 2009.

NAJBERG, S. e IKEDA, M. **Modelo de geração de emprego: metodologia e resultados.** Textos para discussão. N° 72, BNDES. Rio de Janeiro, 1999.

NUNCIARONI, M. **Velejando com Deus: como mudamos o rumo de nossas vidas**. ISBN: 978-85-909257-0-5. Jundiaí, 2009.

OLIVEIRA, J. A. P. Desafios do planejamento em políticas públicas: diferentes visões e práticas. ISSN: 0034-7612. In: **Revista de Administração Pública**. V.40 N.2. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

PEARCE, D. *Form and Function in French Resorts*. In: **Annals of Tourism Research**. Jan/Mar, 1978.

_____. **Geografia do Turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens**. (1987) trad. Saulo Krieger. São Paulo: Aleph, 2003.

PELEGRINI FILHO, A.. **Dicionário Enciclopédico de Ecologia e Turismo**. ISBN: 8520410855. São Paulo: Manole, 2000.

PEREIRA, P. G. Convergência da Ação Governamental no Planejamento da Mesorregião Sul Fluminense: relato de uma experiência. In: **Boletim Regional. Informativo da Política Nacional de Desenvolvimento Regional** – nº 6 (janeiro/abril 2008)// – Brasília, DF: Ministério da Integração Nacional. Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional, 2008.

PETROBRÁS, **Diagnóstico Ambiental Oceânico e Costeiro das regiões sul e sudeste do Brasil**. V. 6. 1994.

PIQUET, R. Grandes Projetos e Instâncias de Poder. Em: **Anais do III Encontro da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional**. V.1 Águas de São Pedro, 1989.

PIQUET, R. P. S.; RIBEIRO, A. C. T.; Tempos, ideias e lugares: O Ensino do Planejamento Urbano e Regional no Brasil. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. Vol. 10, n.1, maio de 2008.

PIRES, P. D. Z. **Características do processo de modernização agrícola do estado do Rio de Janeiro, 1970 A 2006**. Tese de Doutorado em Produção Vegetal. Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. Orientador: Prof. Paulo Marcelo de Souza, 2009.

POLETTE, M. e SILVA, L. P. **GESAMP, ICAM e PNGC – Análise Comparativa entre as Metodologias de Gerenciamento Costeiro Integrado**. ISSN 0009-6725. *Cienc. Cult.* [online]. Oct./Dec. 2003, vol.55, no.4, p.27-31. Em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252003000400017&lng=en&nm=isso Página acessada em 16 de Abril de 2007.

POPPER, K. R. **Conhecimento objetivo: uma abordagem evolucionária**. (1972) Trad. Milton Amado, Belo Horizonte: Itatiaia, 1999.

_____. **Lógica das Ciências Sociais**. 3ª edição. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2004.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RATTNER, H. **Planejamento e Bem-Estar Social**. São Paulo: Perspectiva, 1979.

RATZEL, F. *La terra et la vie*. Geografia comparativa, Torino 2 Vol. 1907.

REVISTA NÁUTICA **Edição nº222**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2007.

_____ **Edição nº224**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2007.

_____ **Edição nº228**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2007.

_____ **Edição nº246**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2009.

_____ **Barcos 2010**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2010a.

_____ **Guia Angra & Parati**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2010b.

_____ **Edição nº263**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2010c.

_____ **Edição nº266**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2010d.

_____ **Boat Show 2011**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2011a.

_____ **Edição nº275**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2011b.

REVISTA QUATRO RODAS **Guia Praias 4 Rodas**. Editora Abril, 2010.

RIBEIRO, R. W. **Paisagem Cultural e Patrimônio**. ISBN: 978-85-7334-054-9. Rio de Janeiro: IPHAN/COPEDOC, 2007.

RUCKERT, A. A Política Nacional de Ordenamento Territorial, Brasil – Uma política territorial contemporânea em construção. *Scripa Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm, 245(66). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24566.htm> [ISSN: 1138-9788] Acessado em 14 de março de 2009.

SANTOS, F. V. Emprego e Desemprego no Estado do Rio de Janeiro: uma análise sobre a década de 90. In: **Anais do X Encontro da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional**. Belo Horizonte, 2003.

SANTOS FILHO, J. Política Nacional de Turismo: descaso e desrespeito para com o povo brasileiro. **www.blogandoturismo.com.br** 5 de julho de 2008. Acessado em 08 de julho de 2011.

SANTOS, M. P. A paisagem como imagem e representação do espaço na geografia humana. In: **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, nº28, pp.151-165, 2010.

SANTOS, M. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. ISBN: 85.271.0068-1. 5ª Edição (1988). São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. Modo de Produção Técnico-Científico e Diferenciação Espacial. Em: **Revista TERRITÓRIO**. Ano IV, n. 6, jan./jun. 1999.

_____. O dinheiro e o território. In: **Geographia**. Ano 1, nº1, 1999.

_____. **Economia Espacial**. ISBN: 85-314-0773-7. 2ª Edição (1979). São Paulo: Edusp, 2003.

_____. **O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos**. ISBN: 85-314-0833-4. 2ª Edição (1979), São Paulo: Edusp, 2004.

_____. O Retorno do Território Em: Santos, M.; Souza, M. A. A.; Silveira, M. L. (org.) **Território: Globalização e Fragmentação**. 5ª Ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

_____. **A Natureza do espaço – Técnica e tempo razão e emoção**. ISBN: 978-85-314-0713-0. 4ª Edição, 4ª Reimpressão (1996). São Paulo: Edusp, 2008a.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo – Globalização e Meio Técnico-científico-informacional**. 5ª Ed. (1994) São Paulo: Edusp, 2008b.

_____. **Por uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. ISBN:978-85-314-0715-4. 6ª ed. 1ª reimpressão (1978). São Paulo: Edusp, 2008c.

_____. **Espaço e Método**. 5ª Edição (1985). São Paulo: Edusp, 2008d.

_____. **Da Totalidade ao Lugar**. ISBN: 978-85-314-0882-3. 1ª Edição, 1ª Reimpressão (2005). São Paulo: Edusp, 2008e.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. ISBN:978-85-01-05878-2. 19ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.

SANTOS, M.; SILVA, A. B.; A questão do meio ambiente: desafios para a construção de uma perspectiva transdisciplinar. In: **Anales de Geografia de la Universidad Complutense**. 695-705. Madrid, 1995.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M. *et alii*. **O papel ativo da geografia: um manifesto**. XII Encontro Nacional de Geógrafos. Florianópolis, 2000.

SAQUET, M. A. **Abordagens e concepções de território**. ISBN: 978-85-7743-040-6. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SCHENINI, P. C.; COSTA, A. M. & CASARIN, V. W. **Unidades de conservação: aspectos históricos e sua evolução**. Congresso Brasileiro de Cadastro Técnico Multifinalitário, COBRAC. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, SC. 2004.

SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE SÃO PAULO, **Agência de Ubatuba desenvolve projeto para reduzir impacto de atividades náuticas** – Projeto Marinas, desenvolvido pela CETESB, envolve prefeituras e o Ministério Público. Notícia publicada em http://www.ambiente.sp.gov.br/destaque/2008/04/04_agencia.htm. Acessado em 05/10/2011.

SECRETARIA DE ESTADO DO AMBIENTE DO RIO DE JANEIRO, **Baía de Ilha Grande terá Área de Proteção Marinha** - Com 180 km quadrados, Área de Proteção Ambiental (APA) vai abranger trecho entre Mangaratiba e Paraty. Notícia publicada em 16/09/2011, disponível em <http://www.rj.gov.br/web/sea/exibeconteudo?article-id=610773>. Acessado em 09/12/2011.

SILVA, G. O. **Angra I e a melancolia de uma era – um estudo sobre a construção social do risco**. ISBN: 85-228-0280-7. Niterói: EdUFF, 1999.

SILVEIRA, M. L. Uma situação geográfica: do método à metodologia. In: **Revista Território**. Ano IV, nº6, jan.jul. 1999.

_____. Território usado: dinâmicas de especialização, dinâmicas de diversidade. **Ciência Geográfica**. Bauru, Ano XV. v. XV (1): Jan./Dez 2011.

SIMÕES, A. G. Reorganização do Espaço Produtivo e a Questão da recuperação da Economia Fluminense: uma Análise a partir dos Migrantes Altamente Qualificados. In: **Anais do X Encontro da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional**. Belo Horizonte, 2003.

SIQUEIRA, P. Os caiçaras e a Rio-Santos. In: **São Paulo em perspectiva**. 3(4):62-64. Out/dez 1989.

SOARES, L. A. S. Turismo e Trabalho Informal: um binômio inevitável? In: **Revista Gerenciais**, São Paulo, V.4, P.89-98, 2005.

SONNIC, E. *Une activité touristique et de loisir « amphibie » entre espaces de pratiques et territoires de gestion: la plaisance*, Em: **Confins** [Online], v.8, Março 2010. URL : <http://confins.revues.org/6319> ; DOI : 10.4000/confins.6319

SORRE, M. **Les fondements de la géographie humaine**. Paris: Colin, 1954.

SOUZA, M. A. A. Planejamento da Organização do Espaço. Em: **Governo Urbano**. (org) p.70-84. ISBN:85-213-0519-2. São Paulo: Nobel, 1988.

_____ A explosão do Território: Falência da Região? Em: **Boletim de Geografia Teorética**, 22 (43-44):393-398, 1992. Rio Claro-SP.

_____ Conexões Geográficas: um ensaio metodológico. Em: **Boletim Paulista de Geografia** N. 71 (p. 113-127). ISSN: 0006-6079. Associação dos Geógrafos Brasileiros, Seção São Paulo-SP, Brasil. 1993.

_____ **Espaço – Algumas anotações**. Seminário do Grupo de Estudos Historia Cultural, Instituto de Estudos Avançados – Universidade de São Paulo (IEA/USP). 25 de setembro de 1995.

_____ Complexidade e Totalidade. São Paulo, 20 mai. 2011. Anotações de aula da disciplina **Espaço Geográfico, Território e Sociedade**: revisitando o método geográfico – Curso de Pós-Graduação em Geografia Humana/USP.

SOUZA, M. L. **Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

_____ **A Prisão e a Àgora: Reflexões em Torno da Democratização do Planejamento e da Gestão das Cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, P. A. V. Os impactos dos grandes empreendimentos na estrutura demográfica de Angra dos Reis (RJ) 1940-2000. In: **Revista geo-paisagem** (on line) Ano 2 n.3, ISSN:1677-650X, 2003.

STADEN, H. **Duas viagens ao Brasil: primeiros registros sobre o Brasil**. Trad.: Angel Bojadsen ISBN: 978-85-254-1733-6. Porto Alegre: LP&M, 2009.

STEINBERGER, M. Território, ambiente e políticas públicas espaciais. In: Steinberger, M. (Org.). **Território, ambiente e políticas públicas espaciais**. Brasília/DF: Paralelo 15, 2006.

THÈRY, H. & MELLO, N. A. **Mecanismos globais na construção das políticas ambientais, GEF e MAB**. IV Encontro da ANPPAS, Brasília: junho de 2008.

TURISANGRA, Fundação de Turismo de Angra dos Reis. **Inventário Turístico de Angra dos Reis**. Disponível na página <www.turisangra.com.br> acessado em 10/05/2011.

TURISRIO, Secretaria de Estado de Turismo do Rio de Janeiro. **Projetos**. Informação publicada na página da instituição < <http://www.turisrio.rj.gov.br/projetos.asp>> acessado em 15/06/2011.

UNESCO/MaB Reserva da Biosfera da Mata Atlântica: revisão e atualização dos limites e zoneamento da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica em base cartográfica digitalizada:fase VI. Organização: Clayton Ferreira Lino, Heloísa Dias e João Lucílio R. Albuquerque. São

Paulo: Conselho Nacional da RBMA, 2009. N. 38 119p. **Cadernos da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica**. Série 8: MaB-UNESCO.

VAINER, C.B. Fragmentação e Projeto Nacional: Desafios para o Planejamento Territorial. *Em: Anais do XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Belém, 2007.

_____. Planejamento Territorial e Projeto Nacional: os desafios da fragmentação. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. V.9 N.1 pp.09-23 / Maio de 2007.

_____. (2000) Pátria, Empresa e Mercadoria – notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. Em: **A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos**. ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (org.) 5ª Ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2009.

VARGAS, H. Turismo e Valorização do lugar. In : **Turismo em análise**, São Paulo, 9 (1) : 7 – 19, maio de 1998.

VERA, J.F. *et. al. Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel Geográfica, 1997.

VESENTINI, J. W. **Ensaio de Geografia Crítica**. São Paulo: Plêiade, 2009.

VIEGAS, W. **Fundamentos de Metodologia Científica**. Brasília: Editora UNB/Paralelo 15, 1999.

VILLAÇA, F. **Perspectivas do Planejamento Urbano no Brasil de hoje**. Texto apresentado no II Seminário **Cidades Brasileiras - Desejos e Possibilidades**, organizado pela Prefeitura Municipal de Campo Grande, MS 31-7 à 2-8 de 2000.

_____. **As ilusões do Plano Diretor**. VILLAÇA, Flávio. **As ilusões do Plano Diretor**. Livro em arquivo PDF www.vvvv.usp.br/faufta/galeria/fpaginas/index.html. São Paulo, edição do autor, ago. 2005.

VIZCARRA, M. A. R. **Turismo Náutico Internacional**. México: Trillas, 1990.

WORLD BANK, The. **Scaling up marine management: the role of marine protected areas**. Report N. 36635 Environment Department- Sustainable Development Network, World Bank: Washington D.C., 2006.

YÁZIGI, E. **Turismo: uma esperança condicional**. São Paulo: Plêiade, 1998.

_____. **A alma do Lugar: turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas**. ISBN: 85-7244-163-8. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. **Deixe sua estrela brilhar: criatividade nas ciências humanas e no planejamento**. ISBN: 85-7651-015-4. São Paulo: CNPq/Plêiade, 2005.

_____ A Conceituação de Patrimônio Ambiental Urbano em Países Emergentes. In: ***GeoLNova***, Revista do Departamento de Geografia e Planejamento Regional da Universidade Nova de Lisboa, N.12. Lisboa, 2006a.

_____ **Esse Estranho Amor dos Paulistanos: Requalificação Urbana, Cultura e Turismo.** São Paulo: CNPq/Global, 2006b.

_____ **Saudades do Futuro: por uma teoria do planejamento territorial do turismo.** São Paulo: CNPq/Plêiade, 2009.

_____ **Estratégias políticas do município hospedeiro de marinas e as contrapartidas privadas.** Documento avulso destinado à imprensa especializada. Original do autor.

10. APÊNDICES

Apêndice I - Fontes de pesquisa para levantamento dos equipamentos náuticos

Revista Náutica (diversas edições, de 2007 a 2011) Editora Grupo Um

Guia 4 Rodas “Praias 2010” Editora Abril

Guia “Angra & Parati-2010” Revista Náutica

Guia “O melhor de Angra, Ilha Grande e Paraty-2010” Editora Novo Mundo

Associação Brasileira de Construtores de Barcos e seus Implementos - ACOBAR

Associação Catarinense de Marinas, Garagens Náuticas e Afins – ACATMAR

Fundação de Turismo de Angra dos Reis – TurisAngra

Páginas da Internet¹²⁴

Buscador Náutico – www.buscadornautico.com.br

Elo Náutico – www.elonautico.com.br

Marinas Brasileiras – www.marinasbrasileiras.com.br

MarinaMap – www.marinamap.com

Marinas.com – www.marinas.com

Portal Náutico – www.portalnautico.com.br

4 Oceans – www.4-oceans.com

Catálogo de empresas e serviços oferecidos no município de Angra dos Reis

<http://www.angrabusca.com.br>

Agência de locação de embarcações de turismo - <http://www.ondanautica.com.br/>

Divulgação de serviços em Angra dos Reis/RJ http://www.angra-dos-reis.com/instrumentos_de_navegacao/oficinas.htm

¹²⁴ Não estão listadas as páginas das marinas e clubes, que aparecem na lista de referências final do trabalho: páginas consultadas.

Apêndice II – Base de dados para o mapa local de equipamentos náuticos

SEQ	Nº mapa	NOME	I1	SES1	SES2	SES3	Total_SE	Ttl_gr
179	1	Porto Frade	0	1	2	6	9	9
2	2	Porto Bracuhy	1	2	6	3	11	12
5	3	Porto Marina 1	0	1	3	0	4	4
185	4	Aquarius	0	2	1	9	12	12
3	5	Week Marine	0	1	0	1	2	2
171	6	Iate Clube do Rio de Janeiro	0	0	0	1	1	1
10	7	Cais de Santa Luzia	0	0	4	15	19	19
174	8	Iate Clube Aquidabã	0	2	5	0	7	7
14	9	Marina do Piratas	0	2	3	2	7	7
175	10	Angra Marina Clube	0	0	1	3	4	4
180	11	Marina Verolme	9	13	33	2	48	57
4	12	Portogalo	0	0	2	3	5	5
		TOTAIS	10	24	60	45	129	139

11. ANEXOS

Anexo I – O mar territorial brasileiro

Fonte: Correio Braziliense - 03/12/2009

Em busca de riquezas escondidas em novos territórios, em dívida com pobreza explícitas em territórios usados.

Anexo II – Página da Agência Costeira acessada em 02 de maio de 2011

O encontro, que ocorreu no fim de 2009, deixa à espera aqueles que contam com seus resultados.

Anexo III:

a) Abertura de chamado técnico ao IBGE, a partir de revelações da pesquisa cartográfica

Após levantamento cartográfico, constatamos divergência nas bases oficiais, referentes aos municípios integrantes da Zona Costeira brasileira e abrimos o chamado no setor de protocolo online do IBGE. O chamado foi aberto após a defesa da tese e consta como anexo na versão corrigida da mesma.

Fonte: caixa de email profissional do autor em 07 de novembro de 2012.

b) Resposta de chamado técnico ao IBGE

Mensagem de resposta de equipe técnica de atendimento do IBGE, que reconhece desatualização na base de dados e informa providências tomadas junto ao Ministério do Meio Ambiente, para adequação do assunto.

Fonte: caixa de email profissional do autor em 22 de novembro de 2012.

Anexo IV: Traçado da rodovia BR-101 e o trecho Rio-Santos

Traçado da rodovia BR-101. Esta autoestrada nacional interliga boa parte dos territórios litorâneos nacionais do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul. O trecho em destaque interliga as metrópoles litorâneas Santos e Rio de Janeiro.

Fonte: DNIT s/d¹²⁵ e www.riosantos.com.br (acessado em 05/12/2011)

¹²⁵ Breve Histórico Sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes. Disponível em <http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamento-de-transportes> acessado em 07/11/20011

Anexo V – Notícia veiculada na mídia local

Prefeitura Municipal de Angra dos Reis
Secretaria Governo e Defesa Civil
Subsecretaria de Comunicação

Tel.: (24) 3365-2110

E-mail: jornalismo@angra.rj.gov.br

Site: www.angra.rj.gov.br

>>1º Encontro Empresarial do Setor Náutico

Publicada em 22/11/2011 15:59:22

1º Encontro Empresarial do Setor Náutico

Rodada de negócios gerou oportunidades para fornecedores e empresas da indústria náutica A Marina Verolme, em Jacuecanga, Angra dos Reis, sediou na segunda e terça-feira, dias 21 e 22, o 1º Encontro Empresarial do Setor Náutico Fluminense. O evento serviu para debater temas importantes para o setor e possibilitar boas oportunidades de negócios entre fornecedores, estaleiros e empresas construtoras de barcos. Angra dos Reis foi escolhida para o encontro por ser uma referência nacional no setor. Diferente da indústria naval, responsável pela construção de navios, a indústria náutica se encarrega da fabricação de embarcações de esporte e lazer, como lanchas, iates, veleiros e

pequenas embarcações. A prefeitura participou do encontro através da Secretaria de Atividades Econômicas e da TurisAngra.

– A náutica é importante para Angra e toda a Costa Verde, pois temos vocação para o setor. É uma indústria que está em desenvolvimento, tem muito potencial e por isso temos que dar uma atenção especial para ela – afirmou o secretário interino de Atividades Econômicas do município, Aurélio Moura.

O 1º Encontro Empresarial do Setor Náutico Fluminense contou com o apoio da Prefeitura de Angra e foi organizado pelo Fórum Náutico Fluminense, Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e seus Implementos (Acobar), Sindicato das Empresas de Marinas (Semar) e Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval). O encontro teve também a participação de representantes do governo do estado, da Prefeitura de Paraty e do setor náutico de outros estados.

No primeiro dia do encontro, os participantes debateram temas importantes do segmento. Na primeira palestra, “Mais barcos, mais empregos”, Eduardo Colonna, presidente da Acobar, apresentou o potencial gerador de empregos do setor, com uma média de 7,4 empregos diretos e indiretos por cada embarcação produzida. Em seguida, Alexandre Gurgel, superintendente de Indústria Naval e Offshore da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços do governo do estado, falou sobre o papel do “Fórum Náutico Fluminense no enfrentamento dos gargalos da indústria náutica do Estado do Rio”. A última palestra foi sobre o “Observatório Tecnológico Náutico – tendências e propostas de vigilância tecnológica”, com Glaudson Bastos, consultor da área de Desenvolvimento Industrial do Sebrae.

No segundo dia foi realizada uma rodada de negócios, com o objetivo de aproximar empresários do setor, identificando e cadastrando potenciais fornecedores para estaleiros e fabricantes de barcos, lanchas e iates. Os fornecedores foram identificados de acordo com as demandas de produtos e serviços. Na lista, itens

como biodegradador, carregador de baterias, churrasqueiras inox, sensores, compressores, e serviços como usinagem de eixos, serralheria em inox, capotaria, entre outros.

De acordo com os representantes do Sebrae, no turismo brasileiro, o filão que mais tem potencial é o náutico, pela grande extensão costeira e de rios navegáveis que o país possui. Com o avanço do poder aquisitivo das classes B e C e o aumento do produto interno bruto (PIB) do Brasil, mais pessoas estão tendo acesso às embarcações e ao “mundo da náutica”. O setor é promissor e o mercado tem espaço para crescer. O número de barcos de esporte e lazer no país ainda é pequeno, na razão de um para cada 3.600 pessoas. Nos EUA, essa proporção é de um para cada 18 pessoas, enquanto na França e na Itália, um para cada 68.

Fonte: Imprensa oficial do município de Angra dos Reis em 22 de novembro de 2012.

Anexo VI

ZAOC - Zona de Interesse Ambiental e de Ocupação Coletiva do Centro
ZIT-2 - Zona de Interesse Turístico 2

Fonte: Jornal Maré - 18/11/2011

A reportagem acima contextualiza a inexistência de integrações, sociabilidades e convergências no cais central de Angra dos Reis/RJ. Turistas que chegam de diversas partes do país e do mundo não encontram envolvimento, apenas constataam o potencial do lugar no patrimônio histórico, no contraste social e na exuberante paisagem natural.