

Escalas do meio náutico e a mediação territorial no Brasil: reflexões sobre o turismo em marinas Angrenses

Daniel Hauer Queiroz Telles*

Resumo

O subsistema de navegação voltado ao lazer, recreio e turismo manifesta-se territorialmente sob dois ramos de distinta apreensão no território: os cruzeiros marítimos e as atividades em torno de portos náuticos. Estes últimos são tratados metodologicamente sob diferentes escalas pertinentes à sua abordagem. Acompanha essa perspectiva a própria concepção multidimensional do espaço e integradora de território, em que são consideradas as facetas produtivas, culturais e econômicas do que se propõe como meio náutico. Este, por sua vez, é carregado de informações, as quais conduzem a sua compreensão predominantemente setorial, a ponto de influir diretamente nas políticas públicas voltadas à matéria. No intuito de apreender a náutica como conjunto de ações relevantes aos territórios urbanos e municipais em que se manifestam, este trabalho discute aspectos e tratamentos dados ao meio náutico, tendo como empiria representativa da realidade brasileira o município de Angra dos Reis-RJ. O caráter territorial e a complexidade técnica se revelam inerentes ao meio náutico, por onde possam ser revisitadas propostas de análise e regulação.

Palavras-chave: Meio náutico; Mediação territorial; Turismo; Angra dos Reis.

** Bacharel e Mestre em Geografia pela UFPR. Doutor em Geografia Humana pela USP. Professor da Universidade Federal do Pampa (dhqtelles@usp.br).

Nautical surroundings' scales and territorial mediation in Brasil:
debate through tourism in marinas from Angra dos Reis-RJ

Abstract

Considering leisure and tourism kind of navigation systematized in a territorial emphasis there are two approaches: the cruise ship and the marinas activities. The last ones are methodologically treated around multi-scalar relevant to its approaches. So it is multi-dimensional perspective of space and integrative perspective of territory in face to consider the productive, cultural and economic approaches to nautical surroundings. The burden of information which leads to its denominational comprehension may have an affect on public policies issues. In order to capture nautical as a set of actions of relevance to urban and municipal where materializes this paper discusses aspects and treatments around itself. The geographical area of research is Angra dos Reis, a Brazilian municipality emblematic on subject. Territorial mediation and technical complexity are revealed inherent to nautical surroundings, whereas it may be inspected proposals and analyzes of regulation.

Key words: Nautical surrounding; Territorial mediation; Tourism, Angra dos Reis.

Introdução

Muitos países litorâneos acompanham o fortalecimento das relações entre a sociedade e a náutica. Isso é possível notar pela proliferação e ampliação de marinas e embarcações em costas litorâneas e outros corpos d'água navegáveis. No Brasil ainda impera uma lacuna no entendimento sobre a complexidade e importância dessas relações. Este trabalho explora o tratamento à náutica sob o ponto de vista territorial passando pelo turismo em seu dúbio protagonismo no país. O objetivo deste trabalho é sugerir

uma proposta de abordagem para o meio náutico e discutir suas características a partir da forte relação com o meio urbano.

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 o Grupo Técnico, cujo objetivo é 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 a preencher suas lacunas. A partir daí resta que o assunto seja tecnicamente aprimorado. De que maneira isso vem ocorrendo? Sugere-se que tal resposta seja dada a partir de premissas territoriais: complexas, solidárias e contraditórias. De segmento, a náutica passa a fenômeno; inteligível enquanto objeto geográfico.

A metodologia deste trabalho concentra alguns procedimentos de pesquisa da tese de doutorado do autor como subsídio de análise e discussão crítico-propositiva. Entre as técnicas de pesquisa aplicadas neste estudo estão: pesquisa documental e bibliográfica, observações de campo, elaboração e análise de matriz de periodização e sistematização do turismo náutico. Empiricamente considerou-se o município de Angra dos Reis, no litoral sul fluminense, mais especificamente sua zona urbana, por abrigar, em termos qualitativos e quantitativos, densidade náutica, levando-lhe a representar de maneira emblemática o meio náutico para a realidade brasileira (TELLES, 2012).

Existentes em boa parte do mundo, as atividades náuticas propiciam o uso emergente da navegação turística pelo homem. A náutica adquire conjectura de transformações espaciais configurando territórios, não mais apenas a partir das estruturas rústicas de apoio a embarques e desembarques, mas de objetos técnicos avançados. A partir das manifestações territoriais sob diferentes escalas incorporadas às ações envolvendo a náutica,

buscou-se atrelar ao meio equivalente uma abertura de análise. Ao enfocá-las dessa maneira, tornou-se possível, por fim, estabelecer importantes verificações referentes ao desenvolvimento que se pode relacionar ao assunto.

Algumas abordagens sobre a náutica na literatura

As propostas de abordagem sobre a náutica não são incipientes no contexto internacional, sobretudo de países europeus e norte-americanos. Apesar da ocorrência de enfoques pelas mais diversas áreas de conhecimento (biologia, química, oceanografia), algumas contribuições relatam experiências úteis à perspectiva socioespacial, em que se destacam algumas abordagens, a seguir.

C. P. Heidkamp apresentou o contraditório megaprojeto de investimento *Escalera Nautica* na região *Baja California*, no México. Articulado entre o Fundo Nacional para o Desenvolvimento Turístico (FONATUR) e capital internacional, integraria obras de infraestrutura, envolvendo grande projeto de abertura de um canal entre o Oceano Pacífico e o Mar de Cortês. A constatação de que os benefícios desse complexo turístico seriam escoados para investidores externos levou à não exequibilidade do projeto, que se limitou apenas à parte de suas metas, com algumas ações empreendedoras no Mar de Cortês (HEIDKAMP, 2008).

Eventos náuticos, tais como o *Brest 2008* e *Vendée Globe 2008/2009*, foram analisados por J. Lageiste (2009), e relacionados com a formação de territorialidades contemporâneas afirmadas em uma nova relação entre homem e mar. Atuam como fatores de afirmação de identidades que afeta, inclusive, populações não costeiras. Tais eventos acabam por exercer uma função integradora das coletividades locais e refletem a “identidade construída a partir de uma relação afetiva com o meio marítimo”¹ (p. 332).

¹ Do original “*Il s’agit d’une identité construite à partir d’une relation affective avec le milieu maritime*”. Tradução retirada de Telles (2012).

T. Lukovic (2012) dirige abordagens metodológicas de viés econômico pertinentes ao turismo náutico no contexto europeu. Propõe sua sistematização delimitando as atividades principais, secundárias e adicionais relacionadas ao que denomina de indústria do turismo náutico. E. Sonnic (2010), diferentemente, busca atrelar ótica política e cultural apresentando o nautismo como territorialidade que compreende os diferentes espaços vividos dos praticantes e os territórios administrativos. Partiu dessa concepção para analisar as dinâmicas resultantes da prática náutica, que se manifestam tanto em especialidades marítimas quanto terrestres. A crescente demanda por estes serviços e espaços pode ser atribuída a: aspectos náuticos e estéticos; proximidade de residências principais, secundárias ou de familiares; qualidade das vias de acesso; e, por último, o renome do lugar ou destino (SONNIC, 2010). O autor propõe as bacias e os raios de navegação como zonas que expressam, ao mesmo tempo, convergências e conflitos entre praticantes da náutica e outras territorialidades coexistentes nas territorialidades de ação em terra e mar. Com isto conclui que inexistente uma normatização que atenda à territorialidade dos navegadores de lazer e turismo na França.

Da definição da náutica como objeto de análise geográfica e recurso turístico

Por náutica considera-se uma modalidade da navegação sobre embarcações adequadas para o turismo, o lazer ou o desporto; pode também assumir o caráter modal de transportes aquáticos de passageiros, cuja finalidade esteja ligada, ou envolva em seu trajeto, as mesmas relações mencionadas anteriormente. Transportes envolvendo estações, terminais, acesso a atrativos, passeios ou excursões, comportando serviços específicos que tratem da visitação e/ou experiência em cada situação geográfica. Difere-se, a partir do que se propõe aqui esclarecer, esta modalidade de navegação da de transportes aquáticos de carga ou de cabotagem. Neste último caso, considera-se importante

estabelecer tal distinção, entre navegação turística e cabotagem, pelo fato de esta última constituir-se em uma definição genérica² e voltada à aplicação de transportes de cargas (SILVEIRA; FELIPE JUNIOR, 2013), inadequada, portanto, para o tratamento do turismo náutico.

A náutica caracteriza-se pela própria essência da navegação motivada pela intencionalidade do sujeito. O deleite ou o desafio diferem esta prática daquelas do início da história da navegação, quando fatores de sobrevivência e dominação regiam tais práticas. O homem conscientizou-se da utilidade dessas atividades, também, no plano desportivo (LICHT, 1986). A motivação, portanto, seria a primeira característica a ser considerada para se identificar uma ação náutica. Ao adquirir conjectura de transformações socioeconômicas, a atividade náutica amplia-se enquanto objeto de análise espacial, passando a interessar à organização do território. Neste caso, os portos de lazer resultam, de forma materializada, motivações essencialmente turísticas ao propiciarem àquelas atividades complementaridades com uso e fruição de infraestrutura, atrativos e equipamentos de apoio ao turismo; elementos básicos do que R. Boullón define como espaço turístico (BOULLÓN, 2002).

Se, por um lado, a náutica iniciou-se há cerca de um século e meio no país, por outro, sua evolução adquiriu rumos de seletividade – ainda que de maneira relativa, dada a variedade de situações encontradas - em que predominaram interesses e estigmas que não a elevam à mesma versatilidade verificada em outras regiões do mundo. Trata-se de uma realidade paradoxalmente incipiente no Brasil, se considerada sua longevidade, mas que tem contado com a ascensão de novos interesses sociais. Estes se mostram através da crescente mobilização de empresas e mídia, em busca de afirmação da

² A cabotagem possui definição praticamente inalterada em quase cem anos, se observados o artigo 2º do Decreto 2304/1896, do Senado Federal, e a Portaria 671/1994, do Ministério dos Transportes.

produção nacional, constituindo organismos de cooperação importantes na reafirmação e competitividade do setor³. É fato, no entanto, que o aparecimento de marcas estrangeiras venha se fazendo valer de vantagens locacionais oferecidas por alianças entre complexos náuticos (grandes marinas), eventos e promoção midiática (TELLES, 2012). As estratégias de incentivo aos estaleiros nacionais, que passaram por décadas de dificuldades financeiras, têm surgido discretamente, devido a iniciativas estaduais de redução de taxaço aos estaleiros náuticos.

O surgimento e a evolução das práticas náuticas de lazer, no Brasil, constituíram-se em três períodos, os quais podem ser denominados: *clubes de remo e de regatas, iates-clubes e marinas* (TELLES, 2012; 2013). Os primeiros surgiram na segunda metade do século XIX e início do XX, especialmente nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul. O que hoje denomina-se marinas é a evolução de instalações anteriormente chamadas portos desportivos, após, iates clubes. Na atualidade constituem-se em instalações predominantemente urbanas relevantes ao desenvolvimento turístico e à organização do território, por onde merecem ser redimensionadas em termos de planejamento, gestão e outras políticas públicas.

A condição espacial do turismo náutico manifesta-se sobre “um subespaço constituído predominantemente por corpo d’água [...] e outro predominantemente emerso” gerando territorialidades sobre ambas as superfícies (TELLES, 2012, p.73). No primeiro, cabem os mecanismos de regulação por normas náuticas de segurança e zoneamentos ligados às incumbências marítimo-costeiras ou de manejo sobre os corpos d’água em bacias hidrográficas continentais, enquanto no segundo a complexidade aumenta ao compartilhar o uso do território com inúmeras outras

³ A título de exemplo, verificar as atividades da Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e Seus Implementos (ACOBAR) e da Associação Catarinense de Marinas, Garagens Náuticas e Afins (ACATMAR).

atividades. Isto se amplia ao constatar-se a predominante ocorrência dos equipamentos náuticos em margens urbanas. De tal modo, o segundo subespaço incorre nas normatizações dos planos diretores municipais e outras normas sobrepostas que se combinam com as dinâmicas sociais, vetores de urbanização e relações de interesses, próprias da dinâmica social sobre o espaço geográfico (TELLES, 2012).

Escalas territoriais do meio náutico

Assumindo-se a abordagem geográfica sobre a náutica, torna-se necessário estabelecer quais conceitos permitem a sustentação de tal análise. Visando estabelecer coerência teórica a esta proposta, parte-se do objeto de análise dessa disciplina enfatizando os conceitos de meio, território e escala. Trata-se de uma proposta de apreensão voltada ao objeto pesquisado, e não a uma pretensão epistemológica acerca das categorias apresentadas – o que exigiria um estendimento indesejado da discussão no presente texto. Esse aparato conceitual constitui-se, ademais, no norteamento metodológico deste trabalho, de modo a atender a complexidade e a contradição inerentes ao fenômeno em discussão desde o espaço geográfico.

O espaço geográfico “como conjunto indissociável de sistemas de objetos, naturais ou fabricados, e de sistemas de ações, deliberadas ou não” (SANTOS, 2006, p. 46), possibilita a averiguação de diferentes fenômenos pelo prisma da geografia. Este fato permite considerar, ainda, 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. Tanto pela perspectiva de tratamento espacial das categorias de análise gerais do conhecimento forma, estrutura, função e processo (SANTOS, 1986), como pela perspectiva de processo, função e significado (CORRÊA, 2010), tem-se que o espaço geográfico constitui-se em um elo entre o

conhecimento geral e disciplinar dotador de inteligibilidade a fenômenos espaciais e sociais, tal qual está sendo atribuído ao meio náutico.

A geografia, empenhada em desvendar e atualizar a dinâmica do espaço geográfico, abre caminhos para que se utilizem, de modo não excludente, as noções de meio e território. Este conceito, ao mesmo tempo em que centraliza as discussões no âmbito das relações entre sociedade e natureza, pode adquirir diferentes apreensões. Para a presente abordagem apoia-se em uma apreensão integradora (HAESBAERT, 2004), não restringindo sua capacidade de abstração acerca da multidimensionalidade espacial. Tem nas abordagens compartilhadas, seguidas de tratamento escalar apropriado, fundamental importância: seja o território da racionalidade administrativa mediada pelas normas oficiais e papel do Estado, seja o território de agentes econômicos e da relação intrínseca entre circuitos espaciais produtivos e círculos de cooperação (SANTOS; SILVEIRA, 2001) que, por sua vez, remete a uma abordagem materialista da formação socioespacial (SANTOS, 1982); ou, ainda, o território das relações de proximidade e solidariedades emanadas pelos elementos do espaço, em um dado lugar.

O meio, por sua vez, auxilia o entendimento da expressão geográfica da evolução histórica. As sucessivas configurações do território 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, 2006). A sucessão de "lógicas e tempos humanos impondo-se à natureza" resulta de um "processo de evolução que é permanente" (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 31). Os novos conteúdos e comportamentos impostos ao espaço, mediante maior ou menor densidade de informação, interferem na formação dos territórios. De tal modo, pode-se atribuir ao meio técnico-científico-informacional as características mais aproximadas da realidade geográfica contemporânea (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

Diante da múltipla base conceitual brevemente trazida anteriormente, e visando abertura ao objeto discutido, surge a necessidade de ser apresentada a noção de escala geográfica e formulada sua, também, condição múltipla. Atendo-se às expressões espaciais úteis à análise considera-se, com I. E. de Castro (1993, p. 59), que "a escala não existe como medida, porque ela não fragmenta, mas, pelo contrário, integra". Lidar com a coexistência e multiplicidade de escalas é concordar que são as diversas perspectivas que permitem análise de um fenômeno espacial. Para L. O. Machado (1995), dois extremos da perspectiva escalar geográfica complementam-se e permitem o entendimento da "organização local através dos tempos — essencial para captar a complexidade da vida social e territorial e das relações do lugar com o espaço geográfico bem mais amplo onde está inserido" (MACHADO, 1995, s/p).

Sustentada pela ideia de que as categorias de análise devam ser suscetíveis de tratamento que "dê conta da multiplicidade e da diversidade de situações e de processos" (SANTOS, 2006, p. 64), a escala geográfica é levada a ampliar o escopo da geografia, organizando seus campos de trabalho e sua abordagem sobre os fenômenos (CASTRO, 2009). A noção de conceitos que deem conta da abstração do objeto analisado deve considerar essa multiplicação de perspectivas, considerada "proliferação das representações espaciais pela multiplicação das preocupações concernentes ao espaço" (LACOSTE, 2010, p. 48).

As relações existentes entre meio náutico e território podem ser compreendidas a partir da complementaridade entre as propostas acima sintetizadas. O turismo interage mediando-as, uma vez que é representado por perspectivas múltiplas, dada sua natureza interdisciplinar que o elevam a fenômeno humano (SAMPAIO, 2005).

As conjunturas de relações sociais que se dão, tanto em equipamentos de apoio à náutica, quanto no seu entorno e, até mesmo, no processo produtivo, em sentido amplo, revelam a face territorial inerente à náutica: por isso, o meio náutico, tal como é

proposto. Não se reduz, portanto, a um estigma ou a um elemento sectário ou descolado do espaço banal, entendido como o espaço de todos os homens (SANTOS, 2006).

O uso do território que resulta na materialização das territorialidades náuticas pode oferecer lógicas que imprimem na sociedade e no espaço uma densidade de normas e informações. Considerando-se o território normatizado, ou seja, regulado pelo Estado e algumas empresas (ARROYO, 2000), é importante compreender a função de objetos e suas complexas tutelas. A depender de sua condição quanto à propriedade, indissociavelmente pública e privada; de modo inevitável, os portos de interface da materialização náutica estarão fortemente vinculados a interesses corporativos. Para melhor ilustrar esta relação intrínseca, a que se pode denominar uso náutico do território (TELLES, 2014), os círculos de cooperação prevaletentes nas relações de poder do meio náutico, no Brasil, são fortemente marcados pelo papel da informação e da densidade normativa, tornando apta a sua materialização sob formas de empresariamento urbano (HARVEY, 1996).

Se os portos de lazer, atualmente expressados de modo emblemático pelas marinas, estiverem integrados às dinâmicas sociais de um lugar, serão um entre outros subsistemas que configuram o território. Adquirem características predominantemente voltadas às dimensões da técnica em detrimento da cultura enquanto objetos geográficos, uma vez que "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" (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 46).

Sob uma perspectiva histórica, o deleite ou o desafio motivam a ação náutica. São finalidades posteriores ao início da história da navegação, quando o homem conscientizou-se da grande utilidade dessas descobertas para fins estratégicos e de sobrevivência (LICHT, 1986). Sob uma abordagem mais próxima do presente, o entretenimento passa a fazer parte das motivações

que mobilizam grupos e dá formas e padrões de organização espacial em torno da matéria. Diferentemente das práticas de navegação voltadas à circulação para fins regidos pela estratégia do Estado ou da macroeconomia, a náutica não se exime de importância nas configurações espaciais litorâneas contemporâneas, reunindo, como um sistema técnico, relações econômicas interescalares (TELLES, 2012).

Consideradas as diversas formas de navegação e sua ascensão técnica, a náutica consiste em um tipo de práticas voltadas, *a priori*, a uma apreensão não restrita funcionalmente. A náutica enquanto expressão territorial e sistema técnico adquire alternativa de análise diferente das convencionalmente utilizadas, como a logística ou a cabotagem, que se vinculam comumente às noções de circulação e redes. Por náutica considera-se a modalidade esportiva, de turismo ou de transportes aquáticos envolvendo pessoas, requerendo ambiências e conciliando lazer e trabalho. É a perspectiva encontrada, em linhas gerais, em propostas territoriais (SONNIC, 2010; TELLES, 2012).

O meio náutico aqui apresentado volta-se à abordagem territorial sobre o fenômeno em tela. Nele se reúnem as principais dimensões de análise para uma abordagem técnica e crítica, a considerar-se: a produtividade, a cultura, a política e a ambiência. O meio náutico resulta do sistema técnico homônimo mais o território. Sendo a mediação técnica uma das marcas principais do atual período, é na sua apreensão sistemática que se pode conferir ao território seus diferentes usos, contradições e possibilidades. Por exprimir dinâmicas sociais e requerer níveis especializados de tecnologia e informação, a náutica é entendida como um meio. Revelado de modo extrapolável à escala local, observa-se que este meio materializa-se em diferentes áreas, entre outros aspectos, pelas relações de trabalho que imprime.

Náutica, cidade e turismo em Angra dos Reis-RJ

A propensão náutica de algumas zonas lideiras pode ser um elemento favorável a programas e projetos de reorganização territorial. Trata-se do argumento central em que a náutica pode constituir-se em um fator de identificação de lugares e de promoção de dinâmicas sociais, econômicas e de geração de ambiências, desde que aprimorada em base conceitual territorial às políticas públicas de turismo (TELLES, 2012). Aspectos técnicos e normativos, contudo, requerem elaborações criteriosas, a fim de que sejam minimizados e mitigados os impactos como a poluição, a segregação espacial e a seletividade social. Neste sentido, entram em jogo zoneamentos em vigor, interesses de mercado, mecanismos de participação e análise de impactos ambientais, não se excluindo o papel de organismos do terceiro setor, e da mídia, que, por vezes, esclarece, mas também camufla, a informação levada ao interesse social e normativo do território.

Levada à dimensão territorial, a complexidade auferida ao segmento náutico torna-se apreensível. É sobre este âmbito de trabalho que a gestão do turismo denota sua transversalidade, aproximando-se de normas e instituições oficiais já existentes, tais quais o Ministério da Marinha/Capitania dos Portos, o Ministério do Meio Ambiente (MMA), a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar e, por último, os municípios lideiros – entes federados de autonomia sobre a legislação, o uso e a ocupação do solo. Nestes casos, a estreita relação do turismo náutico com o espaço urbano aponta para dois aspectos de fundamental importância: primeiro, a tendência de marinas como equipamentos portuários contemporâneos amplificadores da função da náutica; segundo, o aprimoramento normativo de municípios em relação ao assunto, a partir de casos emblemáticos (TELLES, 2012).

Dentre os principais locais onde o fenômeno náutico se manifesta no litoral brasileiro, Angra dos Reis apresenta importante contribuição geográfica de análise, pela densidade técnica de equipamentos náuticos (TELLES, 2012). A navegação está

presente no município principalmente pelo seu sítio e sua história. Tendo uma formação geomorfológica de escarpas íngremes em proximidade do mar e um arquipélago marítimo de mais de trezentas ilhas, a exuberante natureza favorece as práticas de turismo náutico. Reforça estes fatores a localização do município entre as populosas e economicamente destacadas capitais estaduais homônimas dos estados do Rio de Janeiro e de São Paulo. O local, assim como seus municípios vizinhos (Parati e Mangaratiba), apresenta características relevantes ao assunto para a realidade brasileira (TELLES, 2012).

Durante as últimas décadas a população municipal quase duplicou-se (IBGE, 1991; 2010). Este crescimento demográfico possui estreita relação com uma série de eventos ocorridos neste município (SOUZA, 2003). Durante as primeiras décadas do século XX, o município baseou-se economicamente no setor primário. Agricultura e pesca foram as principais atividades que marcaram o período. O crescente estabelecimento da função de moradia no local gerou episódios de conflitos entre antigos proprietários e os moradores que dele 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 (GUANZIROLLI, 1983; BERTONCELLO, 1992; ABREU, 2005).

Ao tornar-se pivô do projeto de modernização do país, Angra assumiu multifuncionalidade; além de portuário, o município adquiriu funções de matriz energética, segurança nacional, industrial e, após a pavimentação da BR-101, turística. Por isso, não é coerente alegar uma única causa ao esgotamento das atividades primárias (agricultura e pesca artesanal), originadas em época de crise e despovoamento, de 1850 a 1945 (MACHADO, 1995).

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-nos antecedido e/

ou 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, “lôcus do projeto geopolítico moderno [...] corredor metropolitano através do qual flui a circulação vital do país” (BECKER; EGLER, 2010, p. 134) se estabeleceu por decisão governamental como uma das áreas estratégicas e foi protagonista desses investimentos.

Implicações 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.

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 (2008) como ciclo de eventos.

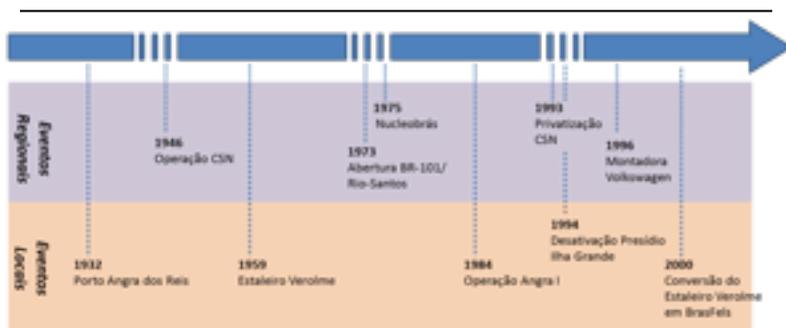


Figura 1: Densificação técnica via grandes projetos de investimentos. Organizado pelo autor.

A operação da Companhia Siderúrgica Nacional e, em seguida, a implantação do estaleiro holandês Verolme reaqueceram 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).

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).

O município é, cada vez mais, caracterizado por grande densidade técnica, profundo grau de artificios 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), a 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) tornar-se-iam, a partir de seus respectivos setores, os vetores de tomadas de decisões na organização do território. Enquanto as agências regionais de planejamento se preocupavam com a “[distribuição] de incentivos fiscais entre grupos dominantes locais e nacionais” passavam a distanciar-se das tomadas de decisão.

Não eram os planejadores regionais que desenhavam a região, mas os planejadores e tomadores de decisão em cada um dos macro-setores de infra-estrutura: 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 vir-se-iam envolvidos na desregulamentação resultante desse processo. Aliadas 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 (BERTONCELLO, 1992; MACHADO, 1995). Entre essas características, a formação de loteamentos industriais trazida pelos empreendimentos acarretou na vinda de população trabalhadora, tendo sido o primeiro passo para a retração das atividades agrícolas (MACHADO, 1995), relativizando alegações condenativas de que o turismo teria protagonizado a expulsão de tais atividades (MARQUES; LACERDA, 2004), e atribuindo um tratamento não setário ao turismo no processo de formação socioespacial do local (CORRÊA, 2008; GÓIS, 2009). Neste sentido, a formação espacial adequou-se ao contexto da urbanização turística contemporâneo, de inclusão social precária (MASCARENHAS, 2007).

O turismo e o meio náutico em Angra dos Reis

O turismo é um fenômeno atuante e oficialmente reconhecido na organização do território sul fluminense desde meados de 1980. O estado do Rio de Janeiro posicionava-se na pretensão de um planejamento turístico, ressaltando a aptidão físico-natural e cultural de suas regiões, bem como da proximidade com o estado de São Paulo (TURISRIO, s/d⁴). Tal proposta de regionalização oficial, no entanto, vinha acompanhada de uma regionalização espontânea (FRATUCCI, 2000). 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.

⁴ 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> Acesso em: 22 ago. 2011.

Estudos que apresentam abordagens críticas contundentes ao processo de turistificação apontam para os problemas, equívocos e apropriação de governança turística emparelhado às dinâmicas do território (GÓIS, 2009; MARQUES, 2004; CORRÊA, 2008, 2009; MELO, 2010). Outros estudos buscam diferenciar o que teria sido especulação imobiliária de outras manobras de apropriação nos usos do território, com o pretexto turístico, mas com contornos próprios de um processo político (GUANZIROLI, 1983; BERTONCELLO, 1992; ABREU, 2005), implicando em “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, ora condenado à causa, ora pretexto institucional para manobras políticas mais complexas, cara à realidade litorânea brasileira, encontra-se bem representada na formação socioespacial recente de Angra dos Reis.

A turistificação incorporou-se 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 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).

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 refere-se principalmente aos grandes projetos. O turismo acompanhou esta abrupta densificação

técnica e se materializou com a pavimentação da Rio-Santos, não eximindo-se de interesses à época.

Convém indagar sobre a ocorrência de uma possível usurpação do turismo, não como fenômeno em si, mas como pretexto político em torno de interesses hegemônicos: “arquetipo de gestão autoritária e centralizada, característica do período” (BERTONCELLO, 1992, p. 72). Esse setor era visto como “uma fonte de divisas capaz de favorecer a balança de pagamentos do país” (p.71), mas que de fato favoreceu, em primeiro, ao Estado, tornando-se campo de manobras, via Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) e meio de acúmulo de poder e, em segundo, o empresariado nacional “não só protegendo-o e guiando-o nos seus primeiros passos, como também atraindo investimentos do exterior” (BERTONCELLO, 1992, p.71).

O processo de turistificação no local combinou medidas autoritárias e falta de institucionalização precedente. O que leva a entender o setor de Turismo, em tempos de ditadura militar, como uma das causas de apropriação do território conflituosa, pelo qual uma configuração posterior, bastante complexa, se consolidaria. O turismo tardou a demonstrar sua face territorial transversal, em que o município assume seu papel federado de competência para regulamentar e fiscalizar o uso e ocupação. Esta perspectiva, que indissocia o turismo do planejamento urbano e regional (YÁZIGI, 2003), ou seja, das políticas territoriais, apresenta sua relevância metodológica de modo recente.

Através de critérios no zoneamento do Plano Diretor municipal, instaurou-se uma densidade normativa no município de Angra dos Reis mediante 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). Outro é o detalhamento tipológico quanto ao zoneamento.

Desconsiderada a contingência temporal como obstáculo técnico, nota-se uma densidade normativa criteriosa, no que diz

respeito ao tratamento dado à náutica. Uma das quatro macrozonas municipais, nominada Macrozona Urbana, é a linha de orla (ANGRA DOS REIS, 2009a; 2009b). Nesta faixa encontram-se zonas e acrescidos de marinha, onde se situam as edificações excepcionais nas áreas de orla, em que são dinamizadas as territorialidades náuticas. Das doze Unidades Territoriais, seis possuem microzoneamento, localidades onde constam detalhamentos técnicos e menções sobre o Código de Obras no disciplinamento.

Cabe considerar, contudo, que os processos políticos e burocráticos que entremeiam o território normatizado tornam difícil compreender se o zoneamento municipal é uma constatação protocolar ou uma norma de disciplinamento. 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. Eis que o meio náutico é dissociado do turismo enquanto transversalidade, ainda que coexistam no território, diferentes usos, funções, atividades e relações sociais. A multiplicação dos fluxos que tornam o território conturbado inibe a permeabilidade do turismo na formação socioespacial, interrompendo a propensão de uma identificação náutica, mas não a propensão por acontecimentos estranhos, em outras palavras, por verticalidades (SANTOS, 2006).

A integração da náutica à cidade e a outras práticas de turismo se dá, potencialmente, pelas marinas. No entanto, ao tornar-se o turismo funcionalmente seletivo, ao passo que são apropriadas por lógicas das empresas e da informação, evolui-se o *setor náutico*, e não o *meio náutico*, em sua diversidade. É o modo como é promovido pela mídia especializada, ao passo que a indústria, a ambiência, a atividade e o turismo são comprometidos por um segmento reduzido a negócios e finanças, ricamente explorados pela informação, ao invés das extensões dos subsistemas que constituem o lugar (YÁZIGI, 2001). Tal reducionismo adota conceitos e metodologias fortemente especulados por dados estatísticos convenientes a esse mesmo reducionismo.

As exigências implícitas à operação exitosa de marinas podem interferir no meio e em sua formação, integrando dimensões da economia, política e cultura. O entendimento sobre os diferentes subsistemas que se integram ao meio náutico pretende oferecer um parâmetro de abordagem que ofereça avanços a essas diferentes dimensões. Aquilo que a náutica pode propiciar ao território está condicionado à contingência menos reducionista de ações. Iniciar por avanços e embasamento técnico munidos de conceituação adequada pode tornar-se um caminho para a reorganização territorial.

Apontamentos finais

O meio náutico constitui-se em tratamento técnico de base territorial dirigido a um fenômeno que se materializa em algumas cidades litorâneas, mas repercute socialmente em outras escalas. A proposta, tal como apresentada, nada mais é do que uma visão prática e criteriosa de conceituação sobre as operações e interferências na realidade de um assunto já levado a reconhecimento oficial. A abordagem aqui sugerida, em que o meio náutico constitui-se em subsistema de análise, permite diferentes alcances e constatações sobre tais interferências. Neste sentido, o caráter territorial e a complexidade técnica se revelam inerentes ao meio náutico, por onde possam ser alcançadas novas propostas de análise e regulação. O turismo, ao desconsiderar uma abordagem complexa sobre a náutica, acaba se isolando do seu potencial regulatório e de desenvolvimento e afirma-se como pauta política utilitarista.

O segmento náutico acaba confirmando tal inocuidade, meramente protocolar, na proposta de segmentação do turismo brasileiro. Por outro lado, uma definição técnica e amparada por metodologia adequada oferece ao turismo o protagonismo de aperfeiçoamento do entendimento da sociedade contemporânea. Termos associados à navegação, como cabotagem, cruzeiro e a própria náutica, costumam misturar-se em documentação técnica e oficial. Tais subsistemas de ações, contudo, apreendem diferentes

funções e significados aos objetos em que se materializam e aos territórios em que se envolvem.

Através das dinâmicas urbanas, as relações do meio náutico adquirem característica concentradora nas marinas. Constatam-se a latência e a precariedade com que se depara o meio náutico no país, distanciando-o de suas múltiplas possibilidades e prendendo-se a seletividades constituídas nas práticas náuticas, desde o período dos iates-clubes no Brasil (TELLES, 2012). Não considerada a especificidade técnica de cada subsistema de análise que se encontra na noção de meio náutico, distanciam-se as relações entre sociedade e náutica: seria próximo a um turismo sem território (KNAFOU, 1999), ainda que cabidas as devidas relativizações para contextos específicos, sugestão de investigações futuras para o tema. O turismo acomoda-se enquanto proposta segmentada, publicando documentos inócuos, ao invés de convergir os diferentes enfoques, tal como visto sobre o meio náutico inexistente, envolvendo: a atividade, a indústria, o setor, o segmento, a ambiência.

Referências bibliográficas

ABREU, C.V. **Urbanização, apropriação do espaço, conflitos e turismo: um estudo de caso de Angra dos Reis**. Dissertação de Mestrado junto ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense. Niterói, julho de 2005.

ALBAN, M. Cruzeiros Marítimos e Lazer Náutico: Novas oportunidades e desafios para o Turismo Baiano. In: **Revista DesenBahia**, n. 2, 2005.

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.

TELLES, D.H.Q. Escalas do meio náutico e a medição territorial no Brasil:...

BECKER, B.; EGLER, C. **Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 6ª Ed., 2010.

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.

BOULLÓN, R. C. **Planejamento do Espaço Turístico**. ISBN: 85-7460-138-1. Bauru: Edusc, 2002.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Turismo Náutico: Orientações Básicas**. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Brasília, 2008.

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.

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.

DAVIDOVICH, F. Estado do Rio de Janeiro: singularidade de um contexto territorial. Em: **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, nº 9, pp. 9-24, jul.-dez. 2000.

TELLES, D.H.Q. Escalas do meio náutico e a medição territorial no Brasil:...

FRATUCCI, A.C. **O ordenamento territorial da atividade turística no estado do Rio de Janeiro: processo de inserção dos lugares turísticos nas redes do turismo.** 177 f. Dissertação de Mestrado em Geografia da Universidade Federal Fluminense, Niterói/RJ, 2000.

GÓIS, M. P. F. **O Papel do Poder Público na Territorialização do Turismo em Angra dos Reis.** *Percurso* (Curitiba), v. 8, p. 79-96, 2009.

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.

HEIDKAMP, C.P. *A theoretical framework for a spatially conscious economic analysis of environmental issues.* Em: **Geoforum** n. 39, pp 62-75.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In: **Espaço & Debates**, Número 39, NERU, 1996, p. 48-64.

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.

KNAFOU, R. Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. In: **Turismo e Geografia: Referenciais teóricos e enfoques regionais.** Rodrigues, A. (Org). Ed. Hucitec, São Paulo, 1999.

LAGEISTE, J. *Les évènements nautiques: demonstration de l'Intérêt porté à la mer?* In: **Bulletin de l'Association de**

TELLES, D.H.Q. Escalas do meio náutico e a medição territorial no Brasil:...

Géographes Français – Géographies v. 3 “L'événement et les Villes Touristiques”. Septembre, 2009.

LICHT, H. **O remo através dos tempos**. Porto Alegre: Corag, 1986.

MACHADO, L. O. 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.

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.

MASCARENHAS, G. Urbanização turística e inclusão social precária. In: **Anais do VII ENANPEGE - Encontro Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia**. Niterói: UFF, 2007.

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.

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.

SAMPAIO, C.A.C. **Turismo como fenômeno humano**: princípios para se pensar a socioeconomia e sua prática sob a denominação turismo comunitário. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.

TELLES, D.H.Q. Escalas do meio náutico e a medição territorial no Brasil:...

SANTOS, M. **Espaço e sociedade**. Petrópolis – RJ: Vozes, 1979.

_____ **Espaço e método**. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1997.

_____ Modo de Produção Técnico-Científico e Diferenciação Espacial. In: **Revista Território**. Ano IV, n. 6, jan./jun. 1999.

_____ **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M.L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SONNIC, E. *Une activité touristique et de loisir « amphibie » entre espaces de pratiques et territoires de gestion: la plaisance*, Em: **Confins** [on line], v. 8, Março 2010. URL : <http://confins.revues.org/6319> ;DOI:10.4000/confins.6319.

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.

TELLES, D.H. Q. **Possibilidades de reorganização territorial apoiada na imagem náutica a partir de Angra dos Reis/RJ**. Tese de Doutorado em Geografia Humana. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, 2012.

_____ **Marinas e náutica no litoral brasileiro: aportes metodológicos introdutórios para a pesquisa e o planejamento territorial do turismo**. **El Periplo Sustentable**, v. 25, p. 103-134, 2013.

TELLES, D.H.Q. Escalas do meio náutico e a medição territorial no Brasil:...

_____. Uso náutico do território e políticas de Turismo no Brasil: técnica, trabalho e informação a partir de marinas em Angra dos Reis/RJ. **Revista do Departamento de Geografia (USP)**, 2014.

VAINER, C.B. Fragmentação e Projeto Nacional: Desafios para o Planejamento Territorial. In: **Anais do XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**. Belém, 2007.

YÁZIGI, E. **A alma do Lugar: turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas**. ISBN: 85-7244-163-8. São Paulo: Contexto, 2001.

Recebido em março de 2014

Aceito em outubro de 2014