
USO NÁUTICO DO TERRITÓRIO E POLÍTICAS DE TURISMO NO BRASIL: TÉCNICA, TRABALHO E INFORMAÇÃO A PARTIR DE MARINAS EM ANGRA DOS REIS/RJ

Daniel Hauer Queiroz Telles¹

Resumo: A ascendente demanda por produtos e serviços náuticos no país tem impulsionado dinâmicas socioeconômicas e turísticas em alguns locais do litoral brasileiro. O município de Angra dos Reis (RJ) apresenta fatores que lhe permitem assumir representatividade em relação ao tema. Tais dinâmicas criam, afirmam e encerram frentes e relações de trabalho que, analisadas a partir da convergência entre escalas geográficas e da informação, sugerem a existência de um uso multidimensional do território pela náutica. As marinas, expressão atual dos portos de lazer, passam a influenciar tais dinâmicas territoriais; arranjam-se sob diferentes abrangências de complexidade técnica, a depender do tipo e do contexto em que estão inseridas, interferindo nas cadeias produtivas ligadas ao assunto. Estas, por sua vez, ocasionam uma solidária e contraditória dinâmica socioeconômica. Para entender esse paradoxo, foi adotado o viés multiescalar de abordagem, amparado por argumentação conceitual, além de outras técnicas de pesquisa. Notado o envolvimento de agentes estranhos ao lugar, em que se pese a influência normativa e informacional ligadas a órgãos oficiais de turismo, a promoção do meio náutico – através da aparição em documentos oficiais, mídia e eventos especializados – como vetor de desenvolvimento mostrou-se paradoxal ao caráter altamente concentrador do trabalho em torno das marinas. Constatou-se o paradoxo existente entre tal promoção informacional; de um lado, reificada pelas orientações políticas de turismo e, de outro, hierarquizada por lógicas concentradoras do poder econômico. A acentuação de dualidades envolvendo o uso náutico do território o torna seletivo em um local de forte propensão a tais práticas. Isso se reflete em diferentes dimensões do território e da sociedade. O presente artigo buscou analisar o paradoxo e as relações existentes entre as orientações políticas de turismo e as lógicas hierarquizadoras de concentração das relações de trabalho nas marinas.

Palavras chave: uso náutico do território; políticas de Turismo; marinas; Angra dos Reis/RJ.

The nautical usage of territory and touristic policies in Brazil: technic, work and media examined by marinas in Angra dos Reis/RJ

Abstract: The rising demand for products and nautical services in Brazil has stimulated socioeconomically dynamics in some places along the Brazilian urban coastline. Angra dos Reis (RJ) introduces elements that lead to presume representativeness of the subject. Those dynamics create, affirm, and also enclose labor relations. Discussed from the convergence of scales and geographic information, the nautical tourism suggests the existence of a multidimensional territorial usage by the phenomena. The marinas, current expression of leisure ports, are becoming more influential in such territorial dynamics. These installations arrange themselves under different scopes of technical complexity, depending on the context where they are located, interfering chain of production of nautical supply. In the perspective of spatial economy such circuits cause an opportune but contradictory dynamic, surrounding

¹ Graduação, Mestrado e Doutorado em Geografia. Universidade Federal do Pampa. E-mail: daniel.hqt@gmail.com

different scales of the phenomenon, which consist the main method approach of this study. Verified the influence of external –non-placed– agents in promotion of the nautical business context as a promoting development sector, the analysis of official documents, media and specialized events revealed the paradox confronted with the high concentration of jobs in marinas. That makes inhibitive many kind of other jobs relations in urban tourism. This paradox is subsided by tourism policies and materializes hierarchized logic concentration by economic power.

Keywords: *nautical planning; tourism policy; marinas; Angra dos Reis / RJ.*

INTRODUÇÃO

Este trabalho considera o subsistema marinas do Turismo Náutico, diferenciado da abordagem feita pela iniciativa de segmentação do Turismo (BRASIL, 2008b). Não entra em aspectos condizentes ao subsistema de cruzeiros marítimos por considerar que este deve receber apreensão conceitual e metodológica diferenciada sob a perspectiva da organização do território (TELLES, 2012; 2013a; 2013b). Marinas chegam a constituir-se em equipamentos relativamente perenes em algumas localidades ao adquirirem múltiplas funções sociais. Casos esses em que o Turismo se caracteriza como elo de integração territorial de subsistema técnico específico: o náutico.

O período compreendido de 1967 até o início dos anos 1980 pode ser considerado o mais relevante, em termos políticos, na formação socioespacial da costa sul fluminense. Durante o governo militar, estabeleceram-se mecanismos jurídicos e socioeconômicos de modo a realizar grandes projetos ao longo do trecho Rio-Santos, da BR-101, tendo sido a pavimentação deste o principal evento concernente ao Turismo (BERTONCELLO, 1992; ABREU, 2005). Culmina que o município de Angra dos Reis seja, hoje, um local em que se destaca a existência de equipamentos e práticas náuticas sob influência tanto do sítio natural quanto das políticas públicas herdadas.

Tendo como apontamento empírico tanto o território oficialmente instituído quanto o das relações sociais consuetudinárias, serão destacados dois grupos de escalas que influenciam a economia, a identificação e o planejamento e possibilitam a compreensão do Turismo Náutico na organização do território, sem restringi-lo a um único recorte analítico. Num primeiro momento, aquela que “confere sentido ao real percebido porque informa a realidade que nele existe” (CASTRO, 1993, p.59), qual seja a materialidade das relações de trabalho e dos elementos do lugar; em seguida, aquelas que operam oficialmente em nível

administrativo. Eis que o principal eixo metodológico da presente discussão é a correlação interescalar.

Para avançar na compreensão sobre o uso náutico do território, inicialmente as marinas serão definidas como materialidades localizadas que catalisam e difundem relações econômicas específicas e indiretas no território. A partir dessa empirização e da classificação desses grupos de empresas ligadas ao segmento, são analisados o circuito espacial de produção e os círculos de cooperação. Em seguida, elementos do lugar serão trazidos à tona, tendo por base a definição de lugar turístico. Por fim, os recortes político-administrativos também farão parte das considerações em âmbito local e regional. Tal cruzamento implica numa análise complexa, que visa dar conta da própria realidade em que se depara um objeto de análise geográfica, em um contexto não incipiente.

A divulgação de informações que tratam da geração de empregos oriundos da instalação de empresas que têm operado de maneira concentrada permite que se afirme um clima otimista de desenvolvimento acerca do meio náutico. Divulgado tanto pelas mídias local e especializada, o Turismo, enquanto setor político, adere a esse discurso. Já uma discussão mais apurada sobre os impactos socioeconômicos do cenário que envolve a náutica sob um ponto de vista territorial não é encontrada.

Inicialmente, serão direcionados conceitos que sustentam a perspectiva de método utilizada. A partir de uma perspectiva da Geografia crítica contemporânea, são apontadas idéias em nível de síntese e correlação com o objeto de estudo. No segundo item, propõe-se como as marinas adquirem importância na análise a ser levada adiante. Em seguida, é dado um panorama sucinto sobre como se distribuem tais equipamentos no litoral brasileiro. O quinto item visa explicar sobre a metodologia de abordagem, seja a de múltiplas escalas em torno de um objeto ou as lógicas por ele sofridas em nível mundial. Depois disso, são iniciadas as discussões. O sexto item se incumbe de apreender as políticas de Turismo em relação à concepção territorial, exprimindo a discordância que há nessa relação, e o sétimo apresenta aspectos empíricos mais detalhados sobre como opera o que se denomina de sistema técnico náutico. Tendo uma perspectiva do uso náutico do território e das principais políticas públicas a ele inferentes, faz-se o fechamento reflexivo, buscando ter contribuído para as discussões sobre o turismo e o território no Brasil.

Marinas enquanto objeto de análise territorial

Analisar o Turismo Náutico na organização do território implica entendê-lo sob dois diferentes subsistemas complexos e autônomos em termos metodológicos. Um deles é o subsistema de análise do turismo de navios de cruzeiros marítimos. O outro é o subsistema das atividades náuticas a partir de portos de lazer. Cada um desses universos remete a diferentes elementos conjunturais de navegação, incorrendo em uma diferente compreensão das relações sociais e dinâmicas produtivas e seus respectivos reatamentos territoriais – escalas. Neste artigo, as análises se restringem ao subsistema de portos de lazer, mais especificamente às marinas, expressões atuais daqueles, como será visto adiante. Portos são objetos de interesse do saber geográfico de longa data. Considerando suas funções territoriais, tais estruturas penetram, cada vez mais, nas cidades em que estão situadas na economia regional. Nesse sentido, as cidades marítimas assumem função estratégica muito além de suas administrações (BAUDOLIN, 1999; MONIÉ; VIDAL, 2006; CUNHA, 2011).

Tipos específicos, os portos de lazer acompanham a sociedade contemporânea. No Brasil, datam de cerca de 150 anos, tendo passado por três períodos (TELLES, 2012, 2013a). Surgiram no último quartel do século XIX, com os *clubes de remo e regatas*, consolidaram-se enquanto *iates-clubes* em meados do século XX e passaram a *marinas* no último quartel do século XX. Estas últimas são a expressão atual dos portos de lazer. Tais instalações deram uma nova concepção às práticas náuticas. São, hoje, complexos tecnológicos de serviços destinados a operações náuticas, concentrando dinâmicas socioeconômicas de diferentes fluxos e escalas e, por isso, são objetos de apreensão territorial (Idem). Ampliam-se em função ao oferecer à náutica uma leitura de interesse urbana e regional.

A ascendente demanda por produtos e serviços náuticos no país pode ser identificada pela especialização e proliferação de portos e embarcações de lazer. Tal quadro tem impulsionado dinâmicas socioeconômicas importantes em alguns locais do litoral brasileiro, onde estão concentradas 88% das embarcações de recreio do paísⁱ (ACOBAR, 2011). A partir das transformações funcionais da própria navegação, as embarcações de recreio passam a se constituir em mais um dentre os alicerces da indústria marítima e do transporte de passageiros no país (MOURA, 2008). Entre 1970 e início de 1980, a indústria de embarcações náuticas começou a crescer, tendo experimentado seu período mais forte (MOURA; BOTTER; SILVA, 2007).

A náutica nutre-se de ações que a colocam num panorama de interesse econômico e político não tão recente no país. O aparecimento de organizações civis voltadas à náutica pode ser representado pelo protagonismo da Associação Brasileira de Construtores de Barcos e seus suplementos – ACOBAR. Trata-se de 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” (ACOBAR, 2005, p.06).

No último quartel do século XX, convergem alguns acontecimentos que culminam na relevância da náutica enquanto objeto de análise territorial. Incipiente, o tema se manteve sob influência de minorias de interesse desde a ótica cultural, econômica e política. Com o surgimento das primeiras marinas no Brasil, nesse mesmo período, pode-se considerar que as alterações técnicas da náutica se tornam objeto de apreensão geográfica, materializadas em objetos e ações a serem desvendados pela abordagem territorial.

No Brasil, dentre os estudiosos sobre o tema, J. C. Lodovici (FAU/USP, 2000) trouxe importantes referências teóricas. Esse autor dedicou suas pesquisas de mestrado e doutorado para o assunto, tendo como principal contribuição sintetizar a problemática e reivindicar a apologia de marinas no país. O trabalho aborda detalhadamente os casos da Baixada Santista e do litoral norte do estado de São Paulo e é um importante marco teórico para o tema, permitindo avanços substantivos no quesito organização do território.

Moura (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, aprofundou a análise sobre a indústria brasileira de *yachting*². Para os autores, o segmento apresenta pontos fortes e debilidades que dificultam sua ampliação na competitividade internacional. Moura atribui a questões fundamentalmente políticas os obstáculos existentes ao assunto e o compara a outros setores da indústria marítima (petróleo) e respectivos programas (PROMINP³), constatando nítido desprivilégio em termos de incentivos que envolvem desde a educação e a formação de mão de obra até a infra estrutura e as medidas legais para o aumento de produção, sobretudo para a exportação (MOURA *et all.*, 2007). O mesmo autor atribui ao assunto

² O termo, em inglês, é costumeiro em tratar o assunto de embarcações náuticas no âmbito internacional.

³ Programa de Mobilização da Indústria Nacional para o Óleo e Gás, Ministério de Minas e Energia.

importante papel na formação de regionalizações produtivas (MOURA, 2008), fato que interessa às análises sobre as frentes de trabalho.

C. P. Heidkamp apresenta 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 Económico-Ambiental* ou *Geografia Ambiental-Económica*⁴. A contribuição do trabalho 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 era considerado ambicioso e de larga escala regional, integrando obras de reforma na infraestrutura rodoviária e hidroviária, com a abertura de um canal entre o Oceano Pacífico e o Mar de Cortez. Previa, ainda, a construção de várias marinas de pequeno porte e centros náuticos de grande porte, além da expansão de aeroportos e da construção de campos de golfe. O custeio inicial, dado pelo FONATUR, seria de 200 milhões de dólares, enquanto a iniciativa privada entraria com mais 1,7 bilhões (FONATUR⁵ *apud* HEIDKAMP, 2008).

Um projeto 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 sociais, econômicos e ambientais levantado por ONGs, que pressionaram contrariamente o projeto, ele haveria saído do papel. A constatação de que o público que utilizaria tais estruturas e todo esse complexo turístico seria, predominantemente, de norte-americanos levou à confirmação de que os impactos foram previstos em termos mais realistas e o projeto, considerado imposto de cima para baixo, foi limitado a se realizar apenas em uma parte do Mar de Cortês (HEIDKAMP, 2008).

Outra referência teórica que se dedica a uma abordagem territorial das marinas é de Sonnic (2010). Em artigo publicado na Revista franco-brasileira de Geografia, em 2010, apresentou o nautismo⁶ como uma expressão de territorialidade tipicamente costeira, que compreende os diferentes espaços vividos dos praticantes e os territórios administrativos sob duas lógicas

⁴ "Environmental Economic Geography" Livre tradução.

⁵ FONATUR, 2001. "Documento Básico Oficial: Proyecto Escalera Nautica del Mar de Cortes". <http://www.escaleranautica.com/general.html> (acessado em: 08.11.2004).

⁶ Em itálico, alguns termos específicos utilizados pelo autor.

bem diferentes: de terra e de mar. Parte da concepção complexa das atividades de lazer e *turismo anfíbio* (Idem.) como uma maneira de analisar os fluxos existentes pela prática náutica que ora se manifesta nos territórios marítimos, ora terrestres.

Sonníc vai além da análise sobre os portos de lazer, ampliando sua abordagem para os chamados espaços 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 isso, conclui que inexistente 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 anteriormente pontuado. As relações entre a náutica e o território são explicadas a partir da proposição de *bacias de navegação* apontando para convergências e conflitos entre as discussões de cunho fisiográficos e humanos. Tais espaços partem da perspectiva físico-determinística para que sejam consideradas características oceânicas, ecológicas, políticas e de segurança para a navegação. Em seguida, o autor aprofunda as perspectivas espaciais do sujeito que as utiliza. Trata-se de espaços 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 (uma marina ou outro acesso à água) até o seu raio de navegação. De um indivíduo a outro, os limites da prática de navegação de recreio variam por motivos cognitivos. O autor considera, ainda, a bacia de navegação sob a lógica do turismo de massa. Para isso, faz uma comparação entre estações de esqui, na montanha, e marinas no litoral: ambas constituem conjuntos de equipamentos que representam a civilização do lazer e as qualidades desse tipo turístico (SONNIC, 2010).

Ao propor uma organização territorial da Zona Costeira em convergência com os 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 torna-se uma complicadora administrativa às bacias de navegação, resultando num limitador para o crescimento da prática. Sonnic se dedica a analisar os fatores determinantes na escolha de uma marina como assunto de importância na gestão das bacias de navegação. A crescente demanda por esses serviços e espaços pode ser atribuída a, conforme a ordem colocada pelo autor, 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 às ferrovias parece ser equivalente nesse contexto) e, por último, renome do lugar, tendo exemplo os portos de *La Rochelle* e *La Cap d'Agde* (Idem.).

Lageiste (2009), ao relacionar eventos náuticos contemporâneos à organização espacial fortemente voltada à maritimidade, tais como o *Brest 2008* e o *Vendée Globe 2008/2009*, discute-os sob a ótica espacial, ao formar territorialidades contemporâneas de uma relação entre o homem e o mar, que afeta, inclusive, as populações não costeiras, afirmando, assim, uma identidade marítima. Tais eventos acabam por exercer uma função integradora às coletividades locais. Isso reflete a “identidade construída a partir de uma relação afetiva com o meio marítimo”⁷ (p.332).

Lukovic (2012) dirige preocupações metodológicas pertinentes ao Turismo Náutico ao propor sua sistematização, delimitando as atividades principais, secundárias e adicionais relacionadas ao que denomina de indústria do Turismo Náutico (Idem). As atividades principais do meio náutico se dão a partir de três elementos: portos de atracagem, serviços de capitania⁸ e cruzeiros. As atividades secundárias referem-se a diversas particularidades de lazer e turismo, com referência à água e a lugares marítimos. Por fim, as atividades adicionais referem-se ao universo das relações produtivas, como a produção de embarcações, a oferta de bens e serviços turísticos e de formação para a náutica, entre outros (Idem.)

Meio geográfico, sistema técnico e relações de trabalho em torno de portos náuticos

As sucessivas configurações do território podem ser compreendidas a partir da 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 de ocupação espacial do homem se afirmam por meio da técnica e, ao contar com os avanços científicos, a partir da Segunda Guerra Mundial, provêm à morada do homem

⁷ Do original “*Il s’agit d’une identité construite à partir d’une relation affective avec le milieu maritime*”. Traduzido pelo autor.

⁸ Do equivalente em inglês *charter*.

mecanismos que extrapolam o território nacional. Os novos conteúdos e comportamentos impostos ao espaço, mediante maior ou menor fluidez de informação, interferem na formação dos territórios. De tal modo, podem-se atribuir ao meio técnico-científico-informacional as características mais aproximadas da realidade (Ibid.).

Sendo a mediação técnica uma das marcas principais da sociedade contemporânea, pela qual se torna possível a comunicação entre homens, firmas e instituições (SANTOS; SILVEIRA, 2001), é na sua apreensão sistemática que é possível conferir ao território seus usos, contradições e possibilidades. Isso se revela de modo extrapolável ao lugar e se encarrega de estabelecer círculos produtivos e círculos de informação (Ibid.). A noção de sistema técnico contempla, nessas perspectivas, aspectos espaciais de tecnologia e informação.

Ao contextualizar empiricamente a concepção de sistema técnico, propõe-se uma forma de relativizar a complexidade sobre os conceitos de base territorial. Oferece-se, assim, o estabelecimento de materialidades localizadas por meio das quais ocorrem a propulsão e a catalisação de ações ligadas às relações de trabalho no meio geográfico.

Baseando-se nas contribuições de Marx⁹ acerca do trabalho, Santos e 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” (MARX¹⁰ *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, instituições, 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).

Ao acrescentar ao conceito de circuitos espaciais de produção o de círculos de cooperação, Santos e Silveira (2001) ampliam a dimensão informacional da técnica nas espacialidades produtivas, não permitindo encerrar 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).

Análises circunstanciadas sobre as formas de reprodução de desigualdades no desenvolvimento do capitalismo, para Harvey (2011), incorrem em atribuir ao trabalho

⁹ 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.

¹⁰ Ibid.

organizado uma das ameaças à acumulação. A ação do Estado incumbe-se de transformar esse, entre outros obstáculos ao fluxo de capital, em barreira contornável no que denomina de “nexo Estado-finanças” (p.47). Ao fazer parte das manobras capitalísticas, o Estado, como garantia, torna prática cada vez mais corrente a existência do capital fictício. Nesse ponto de vista, a produção se caracteriza por uma série de metamorfoses no processo de desenvolvimento até encontrar, em fenômenos como a desindustrialização atrelada ao modo de produção globalizado ou à concessão de créditos, o aumento do endividamento numa lógica de desenvolvimento geográfico desigual (HARVEY 2011).

Trabalho, técnica e ações normativas em torno do meio náutico

Ao discutir e propor o conceito de situação geográfica como percurso metodológico, Silveira (1999) atribui, a cada momento e a cada lugar, um conjunto de forças e eventos atuantes na formação socioespacial. Empresas, instituições e grupos, enquanto agentes nesse processo, permitem identificar variações e lógicas de comando dos/nos sistemas técnicos. Essa característica seria o “tema comum que define a natureza do esforço” entre diferentes partícipes de uma situação, ainda que não tenha “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 se define como “a realização compulsória de tarefas comuns, mesmo que o projeto não seja comum” (SANTOS, 2008).

A partir da técnica, pode-se entender “a relação do lugar com o mundo, posto que a técnica é a base de realização da mundialidade como totalidade empírica” (SANTOS; SILVA, 1995, p.698). Aqui, a sociedade depara-se 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 pode encontrar ocasiões de desenvolvimento social e econômico.

Entende-se que a concepção de território usado aproxima o objeto geográfico do sistema técnico. É nos usos múltiplos e compartilhados dos territórios que as análises se tornam úteis ao conhecimento, sendo que cada conjunto de usos apresenta a própria expressão nas arenas de forças. Nesse sentido, no território estão as manifestações concretas que dão identificação aos lugares:

O território 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. Eles podem adquirir características voltadas às dimensões da cultura e/ou da técnica, enquanto objetos geográficos, uma vez que:

Hoje, 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, objetos técnicos são tanto mais eficazes quanto melhor se adaptam às ações visadas, sejam elas econômicas, políticas ou culturais. (SANTOS; SILVEIRA, 2001,p.46)

Se o território é, hoje, normatizado, ou seja, regulado pelo Estado e algumas empresas (Id. Ibid.), 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. O uso do território por marinas deixa de ser passível de generalização fora de um contexto espacial. O envolvimento das empresas tenciona relações entre público e privado e entre interno e externo, o que Arroyo (2000) denomina de normatização dos territórios,de modo que, quase despercebidas, as marinas são pouco atendidas por parte dos planos territoriais oficiais, ficando, no entanto, à mercê de adendos em pautas setoriais. No entanto, evidenciar o uso do território por essas instalações permite que passemos a considerá-las possibilidades e contradições. Seja, por um lado, pelo conteúdo simbólico que possuem ou pela sua função tornada seletiva quando apropriadas apenas por lógicas das empresas em sua normatização. 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. Tais portos náuticos incutem uma territorialidade em que a especialização de serviços e produtos a faz constituir fatores técnico-sociais de localização (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Os lugares em que se consolida 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.

As relações de trabalho a partir da náutica se expressam no território sob diferentes frentes, desde a criação, a montagem e a manutenção de embarcações e instalações para operação, até o turismo (MOURA; BOTTER; SILVA, 2007; TELLES, 2010, 2012).), fatores que apontam para a veemência de indicadores e investimentos em prol da proliferação e da qualificação de centros de formação de mão de obra às áreas de transportes (BRASIL b, 2008; MOURA, 2008). Diante da feroz competição por acesso a tecnologias modernas, advinda da abertura do mercado à importação, o setor náutico volta-se a soluções específicas do mercado doméstico. Isso incluiu a qualificação de técnicos e a modernização de estruturas e de processos (ACOBAR, 2005).

Tendo em vista que as frentes de trabalho estão, cada vez mais, atreladas ao setor de serviços e que a tendência à compressão do processo produtivo estabelece seletividades localizadas (SANTOS; SILVEIRA, 2001), o sistema técnico náutico apresenta rebatimentos territoriais condizentes com as escalas de análise que se fizerem possíveis analisar.

A partir das atividades relacionadas ao sistema técnico náutico estão as atividades de suporte para esse segmento, como a divisão territorial do trabalho, que, “movida pela produção, atribui, a cada movimento, um novo conteúdo e uma nova função aos lugares” (SANTOS, 2008, 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 fundamental o acontecer solidário entre os mesmos, fator de sucesso para uma pretendida competitividade do segmento.

Essa rede de empresas e instituições significa a dinamização socioeconômica espacial voltada à produção de bens, serviços, informação e eventos ligados ao segmento náutico, ou seja, espaços dotados de trabalho. Considerados esses 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 essa relação, associamos a institucionalização, provavelmente deficitária para a realidade brasileira, preocupada em preparo de mão de obra especializada para o sistema técnico identificado. Eduardo Yázigi insiste na questão da desqualificação de profissionais “até mesmo para trabalhos braçais” (2009, p.476), acusando a pretendida inserção social pelo turismo, pouco amparada por teorias que atribuem os tipos de formação necessários para

que se conduza a organização do território e, por conseguinte, a sustentabilidade do turismo.

Considerações sobre o trabalho na conjuntura atual de terciarização da economia exigem que os setores econômicos ligados à oferta de serviços tenham amparo por centros de formação desse universo de mão de obra. Um universo técnico específico. É o caso do turismo. Atrelado ao território e à economia, o turismo adquire importante papel catalisador de frentes de trabalho.

Empirizadas, as relações de trabalho estão ligadas ao subsistema de Turismo Náutico – marinas se constituem em microssistema técnico, que é uma estrutura e um sistema. Manifestam-se, basicamente, nos portos de lazer, na indústria náutica e nos serviços especializados de suporte. Ainda que possuam relações com outras áreas do espaço geográfico nacional e mundial, o caráter escalar do fenômeno ocorre 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 a dimensão regional da cadeia produtiva do Turismo Náutico no território (TELLES, 2010).

Relacionado à dimensão supramunicipal do subsistema marinas, buscamos identificar e classificar outros elementos quanto à sua distribuição espacial. Esses elementos dizem respeito às atividades produtivas de suporte ao segmento: dimensão da economia que se agrega (real ou potencialmente) e se difunde pela hinterlândia¹¹. Isso para melhor compreender os efeitos proporcionados pelo assunto, além da faixa litorânea.

Essa constatação, no entanto, não se sustenta a partir da reprodução da abordagem sobre os modos de produção separados. Com a sua crescente tendência unificadora, as diferentes áreas envolvidas nos modos de produção de outrora passam a se convergir, processo que “tende a ser único” (SANTOS, 1999, p. 06). Essa inédita generalização na difusão e na profunda eficácia resultam num novo “modo de produção global” (ibid. p. 07), ao qual a “unicidade da técnica consolida-se com a chegada da técnica da informação por meio da informática, da cibernética, da eletrônica [...], permitindo, em todos os lugares, a convergência dos momentos e assegurando a simultaneidade das ações” (Idem, 2001, p. 25) Trata-se de atribuir ao modo de produção específico –sistema técnico náutico –a articulação entre as diferentes etapas de fabricação dos bens de consumo, mas não sem considerar a

¹¹ Uma vez que estão relacionados às marinas litorâneas, essas redes de trabalho partem da linha de costa para o interior, por isso denominamos de hinterlândia, mesmo na eventualidade de um distanciamento mais expressivo das atividades produtivas.

nova perspectiva territorial do modo de produção. Entra-se no esgotamento da velha abordagem regional:

De 1945-1950 em diante, o aprofundamento do capital já não mais se baseia unicamente na dependência de modelos de produção. Modelos de consumo, muito mais rapidamente difundíveis, também contribuem efetivamente para a penetração do capital e trazem os mesmos resultados, porque carregam em seu bojo os novos modelos de produção (SANTOS, 2003, p.16).

Panorama sobre os portos náuticos no litoral brasileiro

No território litorâneo brasileiro, os portos de lazer se localizam a partir de uma série de condicionantes, que podem ser classificadas em naturais, históricas, socioeconômicas e políticas. Trata-se de aspectos que evoluem e se tornam mais ou menos restritivos ao homem: por um lado, devido aos avanços tecnológicos da navegação, da previsão climática, da segurança de embarcações e dos portos; por outro, devido aos incrementos normativos de zoneamento territorial.

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 considerável. Entretanto, há zonas não favoráveis, como: praias expostas à ação de ondulações constantes, a exemplo das que vêm de Sudeste e Sul; costões rochosos; e zonas de baixa latitude, em que a variação da amplitude máxima de marés atinge níveis que superam oito metros (PENTEADO¹² *apud* AB'SABER, 2006).

As condicionantes tecnológicas aliam-se a aspectos socioeconômicos e políticos requeridos para que se materialize a atividade náutica em sentido amplo. A frota nacional possui aproximadamente 53.000 barcos de lazer e esportes entre 14 e 32 pés, incluindo veleiros e motorizados (ACOBAR, 2005). Embarcações acima de 32 pés representam 15% do número total e ficam em marinas ao longo da costa devido à sua manutenção, operação e segurança (Idem).

As condições políticas significam, em termos territoriais, os instrumentos legais e jurídicos que regulam a realização de atividades operacionais relacionadas à náutica. Nesse aspecto, as leis ambientais se destacam como principais condicionantes normativos, mas não necessariamente fatores impeditivos, por dois motivos maiores: por se tratar, a náutica, de atividades prévias aos principais mecanismos de legislação ambiental; e pelas

¹² PENTEADO, A.R. O Atlântico Sul. In: AZEVEDO, A. *Brasil, a Terra e o Homem I: as bases físicas*, 1962.

especificidades de zoneamentos municipais (TELLES, 2012). Há, ainda, que se considerar os casos de irregularidades, sobretudo de instalação e de operação de portos de lazer.

Consideradas as variáveis descritas anteriormente, a materialização dos portos de lazer no litoral brasileiro é predominante em sua porção meridional (do RS ao RJ), com gradativa diminuição nos estados ao norte. Nesse sentido, um aspecto intrínseco sobre marinas de suma importância para a realidade brasileira é a de que a concentração da riqueza nos principais centros urbanos influencia fortemente suas materializações. A concentração urbana das marinas se dá em apenas quatro das catorze capitais litorâneas.

Outro fator que pode ser notado é que as marinas são a classe que predomina na maior parte dos estados, seguida pelos iates-clubes e clubes de remo e/ou regatas. Essa proporção alinha-se ao retrocesso cronológico do fenômeno, sugerindo a proliferação de instalações na sucessão de períodos da náutica de lazer, ou seja, houve maior incremento nas décadas finais do século XX. Por fim, o estado do Rio de Janeiro é o que possui maior número de equipamentos náuticos.

O município de Angra dos Reis, situado ao sul do estado fluminense, está localizado entre as metrópoles mais ricas, populosas e turísticas do país: Rio de Janeiro e São Paulo. Além disso, está próximo de regiões densamente povoadas, como o Vale do Paraíba, a Baixada Fluminense e a Região Metropolitana de Campinas, como também do estado de Minas Gerais. 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 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, 2012¹³), 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 (Verolme¹⁴).

¹³Entrevista concedida pelo sub-oficial Edson Esteves de Lima Junior, em 22/03/2012.

¹⁴A marina Verolme é um empreendimento inaugurado em 2002, diferentemente do estaleiro homônimo, já extinto.

Escalas de análise do meio náutico

A escala se constitui numa preocupação metodológica fundamental às análises espaciais. Através de seus diferentes, porém convergentes, enfoques, (a escala) “não existe como medida, porque ela não fragmenta, mas, pelo contrário, integra” (CASTRO, 1993, p. 59), de modo que a escala geográfica é considerada a “pertinência de um fenômeno observado” (Idem, 2009). Por essa via de embasamento conceitual, o objeto ou fenômeno em questão visa receber um tratamento que “dê conta da multiplicidade e da diversidade de situações e de processos” (SANTOS, 2008, p.64). Nesse sentido, regional e local se interpenetram como abstrações da organização do território, mas as escalas de análise adquirem vias próprias, dando especificidade a essas duas expressões gerais de abordagem.

Lidar com a coexistência e com a multiplicidade de escalas é concordar que são as diversas perspectivas que permitem a 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).

Para R. L. Corrêa (2010), “a operação escalar não introduz uma visão deformada, geradora de dicotomias, mas ao contrário, ressalta as ricas possibilidades de se analisar o mundo real [...] em níveis conceituais complementares” (p.136). A convergência entre escalas de abordagem caracteriza a apreensão do objeto investigado. São as conexões que se fazem possíveis identificar entre as escalas, sejam conceituais ou espaciais, e que “contribuem para dar unidade à análise geográfica” (Ibid., p.136). Reforça-se às preocupações anteriores “a perspectiva das escalas dos fenômenos [que] permite organizar os campos da geografia, ampliando seu escopo” (SANTOS et all. 2000, p.40 *sqq*).

Um primeiro âmbito de abordagem multiescalar passa pelo local e regional. Não é raro que estudos optem pelo direcionamento dado por uma dessas dimensões: é na abertura para ambas, identificadas em suas expressões territoriais, que será conduzida a presente discussão. Atentando para aspectos de identificação, econômicos e políticos, as perspectivas serão associadas a conceitos, a fim de aprimorar a inteligibilidade sobre o objeto comum de análise, qual seja: a náutica como fenômeno territorial.

Lugar turístico e a identificação espacial

O apreço à singularidade do espaço remete à realidade do lugar, considerando-se que o lugar está para o espaço geográfico como clivagem de sua totalidade. Essa prática investigativa reconhece, na extensão dos subsistemas da sociedade e da natureza, objetos e ações em escala aproximada, a ponto de conferi-la característica única de relações. Tendo em vista o fato de que homens, firmas e instituições não se localizam de maneira cega, aufere-se dos lugares, onde “combinações específicas em que as variáveis do todo se encontram de forma particular” (SANTOS, op. cit, p.125), como lócus escalar mais aproximado da realidade.

Sendo o lugar um conceito que conota a totalidade espacial contida de singularidades, os atributos geográficos de cada porção territorial passam de elementos naturais a sociais. A noção de sítio acrescenta algo ao que pretendemos demonstrar, de maneira introdutória, sobre os condicionantes primários da localização de marinas. Representa as implicações do meio natural (SANTOS; SILVEIRA, 2001) à ocupação humana e, conseqüentemente, das atividades sociais.

Pela definição de lugar turístico ora adotada, são seus componentes essenciais a densidade de equipamentos, o fluxo de visitantes e uma imagem caracterizadora (YÁZIGI, 2001). É sob essas condicionantes que será tratado o meio náutico enquanto espacialidade turística, atrelando a esta, por tal via, a complexidade inerente ao processo de turistificação do território (TELLES, 2013b).

O turismo é um dentre um conjunto de outros usos na configuração territorial. Por essa razão, propõe-se 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 resultando em uma imagem difundida nas diferentes territorialidades, ou melhor, na identificação espacial, de modo que, hoje, lidar com esse fenômeno é um desafio e uma intenção de grande proporção dos municípios brasileiros.

Cadeia produtiva do Turismo Náutico

A dimensão espacial das relações de trabalho a partir de marinas em Angra dos Reis não evita que a abordagem se torne extensível à hinterlândia litorânea, desde que estabelecida a “necessária sintonia entre o interesse geral da costa e o regional” (YÁZIGI, 2009, p.122).

Essas condições expressam 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).

Em que se pese a terciarização da economia, fato que marca uma nova realidade nas relações socioespaciais de produção, as discussões acerca das frentes de trabalho requerem direcionamentos conceituais próprios Castells (2006) voltou-se para essa preocupação ao distinguir os meios de produção das forças de trabalho. Na busca por uma especificidade teórica, o autor denominou a proposição de sistema urbano, em que os elementos fundamentais da estrutura econômica são rediscutidos para as sociedades capitalistas avançadas (GOTTDIENER, 2010).

Ainda que, sob as críticas – inclusive autocríticas – acerca do modelo de análise produtiva no sistema urbano, pelo teor estruturalista da proposta, a contribuição de Castells se mostra profícua. Num primeiro momento, por auxiliar na mudança escalar de apreensão do uso do território, presente na múltipla definição das redes (SANTOS, 1999); num segundo momento, por advir do mesmo autor o fato de que está no consumo coletivo a essência da discussão dos problemas urbanos. Desse modo, o turismo encontra-se com a unicidade da técnica ao se afirmar enquanto fenômeno de consumo (PORTUGUEZ, 2001).

(Des)encontros entre políticas de turismo e o território

As concepções de território, sob o ponto de vista multiescalar, deixam em aberto o conceito de turistificação enquanto processo e relação entre espaço e Turismo. Por um lado, é entendida [a turistificação] enquanto função e significação dos lugares (MACHADO, 2010) e, por outro, enquanto vetor de configuração que qualifica o espaço turístico como tal na divisão territorial do trabalho (TELLES, op cit. 2012).

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 histórico de políticas públicas do Turismo no Brasil. A Política Nacional de Turismo, Lei nº11.771, de setembro de 2008, “define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico” (BRASIL, 2008a, s/p). A promoção do Turismo no país é realizada através de planos plurianuais. Tais planos destacam-se pelas apostas dadas aos programas publicados, com o intuito de estimular e organizar o desenvolvimento

turístico no território brasileiro. Entre tais documentos oficiais, destacamos a segmentação e a regionalização do Turismo.

Em nível de governança, cabe destacar o posicionamento do Ministério do Turismo por meio do Programa de Segmentação do Turismo, atribuindo ao Turismo Náutico uma orientação prioritária para o desenvolvimento [do Turismo] no país (BRASIL, 2008a), um compromisso introduzido na agenda governamental brasileira a preencher suas lacunas. Os Marcos Conceituais de Segmentação do Turismo (BRASIL, 2006), em especial as Orientações Básicas para o Turismo Náutico (BRASIL, 2008a), demonstram haver manifestações recentes de preocupação voltadas para esse assunto. No entanto, as publicações se restringem a inventariar e demonstram limitações elementares em termos de sistematização e embasamento conceitual (TELLES, 2012).

A regionalização do Turismo se expressa na promoção de roteiros e destinos e reduz o caráter territorial e histórico das regiões. Para Telles (2012), a regionalização do Turismo, pretendida pela política do ministério,

acaba por encerrar-se no problema da segmentação social do espaço político, em poucos casos conseguindo articular-se e posicionar-se frente aos usos do território de maior expressão político-econômica, como por exemplo, os ditos interesses da nação, materializados principalmente nos setores energético e industrial (TELLES, 2012, p. 58).

Dando ênfase mercadológica e promocional aos espaços, enfraquece o caráter metodológico da abordagem territorial e, conseqüentemente, endógeno da própria região. A contradição de planejar provendo seletividade e segmentação do território se enquadra na preocupação acerca das políticas de Turismo adotadas no país, ilustradas por Santos Filho (2003; 2008). Coexistências que não se anulariam, talvez, se fosse tida uma maior acuidade conceitual sobre o território para o planejamento turístico.

A política de Turismo no Brasil demonstra ser uma instância política setorial meramente protocolar no processo de desenvolvimento. Torna o Turismo um veículo de afirmação das lógicas instauradas que não apresentam soluções normativas para quadros de interesse do território e da sociedade. Tal característica acaba por favorecer a reticularização do território, que desconsidera um número não negligenciável de frentes de trabalho que sustentam o Turismo. Destituída de sua natureza transversal, a setorização do Turismo na política isola-se da totalidade territorial.

Em relação às políticas territoriais ligadas ao assunto, considerando-se aquelas relacionadas a algum espaço administrativo e dotadas de plano oficial, é possível considerar duas

dimensões para o território brasileiro. Essas duas escalas, em que podem ser inseridos elementos normativos na regulação dos fenômenos espaciais em prol do interesse nacional, são a regional, através da Zona Costeira, e a municipal, através dos Planos Diretores.

O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, Lei nº 7.661, de 1988 (BRASIL, 1988), por sua origem, faz notar a sobre influência das políticas ambientais. Estabeleceram-se limites territoriais administrativos desvinculados das divisões regionais tradicionais, assumindo a linear Costa Atlântica, repleta de especificidades em termos territoriais. Uma medida metodologicamente exitosa. No entanto, ao não se adiantar nas questões normativas acerca da urbanização e da turistificação, 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 (TELLES, 2012).

Já em escala administrativa municipal, a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, também conhecida como Estatuto da Cidade, estabelece diretrizes para os artigos 182 e 183 da Constituição Federal. Dentre as atribuições gerais dessa 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).

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 promotora 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 misturou-se aos interesses pré-existentes inerentes às lógicas de urbanização e ao parcelamento da terra. Unem-se, mais nitidamente, classes de mercado e da política, da elite e do poder. A cidade, como mercadoria, gradativamente se envolve nas lógicas do capital transnacional, no qual a pobreza se constitui como um problema ainda mais grave, por precisar ser disfarçada, ou a “transfiguração da pobreza em ambiente” (VAINER, op. cit., p.82).

As políticas regionais e setoriais possuem uma importância fundamental no balizamento dessa lógica. A iniciar-se, tornando o município um ente federado menos isolado na busca

por definições de cunho técnico e sugerindo uma melhor e mais ágil resposta ao processo de transformação espacial, seja na elaboração e na adequação de leis ou na regulação do setor.

Relações de trabalho em marinas angrenses

Localizada entre as mais ricas e populosas metrópoles do país, Angra dos Reis apresenta, materializado em seu território e sob a respectiva jurisdição da Marinha, um número de equipamentos e fluxos náuticos que lhe permitem atribuir a conotação técnica de *densidade náutica* (TELLES, 2012). Em termos específicos relativos às marinas litorâneas, esse município assume um protagonismo de relevância nacional (Idem).

Dois grupos de análise podem ser considerados elos estruturais nas relações econômicas 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, fluxos e intencionalidades menos nítidos, ambos não independem dessas propriedades pelo fato de atuarem conjuntamente no processo de dinamização turística. Assim, o recorte feito para a presente análise abre caminho para se compreender a complexidade do sistema técnico náutico na divisão territorial do trabalho.

A figura 1 ilustra os principais locais em que se concentram os equipamentos de suporte ligados à náutica. Concentradas e especializadas, as relações de trabalho demonstram a forte vinculação com algumas marinas, uma vez que estão inseridas nas mesmas.

As frentes de trabalho em marinas angrenses podem ser agrupadas em ofícios ligados à náutica: comercialização, operação e manutenção de embarcações e acessórios e serviços turísticos. Tais frentes se realizam ora em marinas, ora em torno de marinas. Nesse rol de atividades, é importante considerar o caráter concentrador das frentes de trabalho dentro de suas propriedades. Esse caráter de descontinuidade no território aponta para a latência de dinâmicas, fluxos e informações que conectam as práticas náuticas de lazer a outros espaços da cidade, sobretudo à oferta turística mais ampla do município.

A megamarina, representada pela esfera de maior tamanho no mapa, é um local de concentração de prestação de serviços e de comercialização de produtos de valor agregado altamente especializados. Nela, marcas estrangeiras têm facilidades competitivas e conferem prestígio ao estabelecimento. Ali, são catalisados os “empregos” diretos do setor

náutico. É o local onde se apresentam as vantagens locais específicas para empresas náuticas de fora do país.

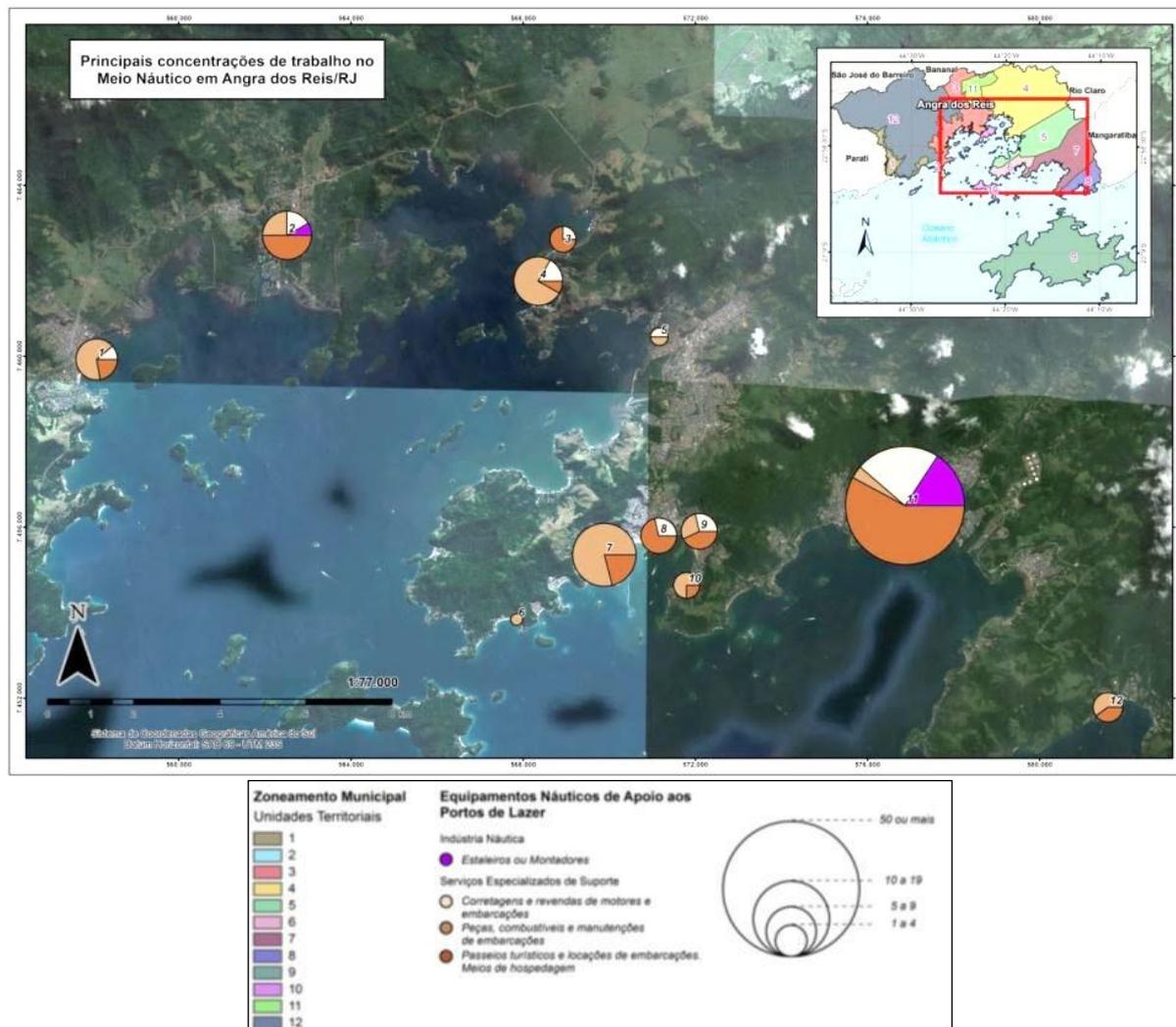


Figura 1 – Concentrações de trabalho no meio náutico em Angra dos Reis/RJ
Fonte: Elaboração própria.

Os serviços turísticos oferecidos em Angra dos Reis, muito embora estejam inseridos nas marinas, não se limitam a essas áreas. Próprio do espaço turístico, os diferentes serviços distribuem-se no território municipal em virtude da distribuição dos atrativos e/ou pontos de visitação e da infra estrutura urbana municipal, incluídas as vias de circulação.

Embratur¹⁵, Projeto Turis e uma década de manobras na região concentrada

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). Esse 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, em primeiro lugar, o Estado, tornando-se campo de manobras e meio de acúmulo de poder e, em segundo lugar, 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 às regiões litorâneas sul-fluminense e norte-paulista com vistas a operar sobre elas um plano turístico: o Projeto Turis.

Apresentado em 1972, o Projeto Turis 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 até mesmo nessa região concentrada do país (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Um meio político para se implantar grandes projetos de outras envergaduras e setores.

O caráter de instância máxima adquirido por essa empresa estatal ficou estabelecido quando feito o convênio operacional com o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), a fim de compatibilizar Turismo e Reforma Agrária. No entanto, esse convênio, em seu artigo 5º, tornava o INCRA subordinado à Embratur¹⁶, demonstrando que o objetivo era “derrubar os obstáculos que possam dificultar a execução do Projeto [Turis]” (EMBRATUR,

¹⁵ Empresa Brasileira de Turismo – organismo criado pelo governo durante a ditadura militar.

¹⁶ Grifos nossos.

1975), além de legitimar, através de recursos legais¹⁷, 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, portanto, pode ser considerada a época de estratégia de um planejamento de territorialidades turístico-imobiliárias fragmentadas no benefício de poucos, ou seja, de fins destituídos de princípios de diminuição da pobreza. O governo militar esteve no comando das práticas normativas oficiais nesse processo e viabilizou, por meio da rodovia Rio-Santos e sob a alegação do desenvolvimento turístico, a ação de futuros agentes ligados ao governo militar¹⁸, 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, iria se consolidar. Por esse 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, poderiam se estabelecer na dinâmica social urbana.

Investigado a partir do subsistema técnico náutico, pode-se indagar se as ações políticas de Turismo no Brasil operam no que Santos (2003) atribui à perspectiva do planejamento enquanto instrumento do capital. Ao projetar, de modo setorial, o desenvolvimento do Turismo, tendo como ênfase o consumo, aliam-se a projetos de infiltração de empresas internacionais, articulando-se pouco com formas de agregar valores nacionalizados. As marinas e os eventos náuticos de grande escala acabam por estabelecer uma associação de interesses vinculada ao consumo seletivo das práticas náuticas. Dissocia-se a Náutica do Turismo, em sentido amplo, pelas expressões verificadas em Angra dos Reis.

¹⁷ Deliberação N° 1.030, de 25/10/1974, do Projeto Turis, que versa sobre as Normas de ocupação do território (BERTONCELLO, 1992).

¹⁸ 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 (GUANZIROLLI, 1983; BERTONCELLO, 1992; ABREU, 2005).

Onde estão as vantagens locacionais?

Marinas assumem o limiar de um novo período, congregando práticas de lazer e de trabalho: portos náuticos. Tais instalações se arranjam sob diferentes magnitudes e níveis de complexidade técnica, interferindo, em maior ou menor grau, nas cadeias produtivas ligadas ao assunto. Adquirem o incremento de funções por abrir a possibilidade de dinâmicas desde a materialização econômica. Destacam-se duas situações a partir de Angra dos Reis: primeiramente, a racionalidade do lugar, em que a marina privada em localização central tem ampliado fluxos e diversificado funções; em segundo, a racionalidade mundial, em que a megamarina se afirma enquanto plataforma para empresas estrangeiras.

Nesse universo de racionalidades e contraracionalidades, o uso do território pelo setor náutico acomoda-se numa conjuntura de circuitos espaciais de produção e círculos de cooperação, que, juntos, apontam para o uso diferenciado de cada território (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Sob esse ponto de vista, concorrem empresas, meios de comunicação e Ministério do Turismo. Tais têm sido os grupos que têm conduzido o fluxo da informação e fomentando a nova face das práticas náuticas no Brasil. As marinas, assim, constituem-se em locais de operações econômicas não tão favoráveis ao desenvolvimento territorial. Há um setor náutico operado em rede, que deixa de prover normas e estratégias a fim de potencializar dinâmicas territoriais endógenas, seja no lugar turístico ou na formação de uma regionalidade náutica, até mesmo a ponto de promover a indústria nacional no mercado externo.

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.

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 e se constituem em espaços de afirmação da competição, celebrando uma dependência externa no mínimo duvidosa e, com isso, abastecendo a seletividade das atividades náuticas. Esses eventos são expressões de consolidação de um círculo informacional, ligados e promovidos pela mídia especializada. É possível perceber a disseminação do otimismo circundante ao suposto crescimento da indústria náutica no país,

informado pela mídia especializada. Essa perspectiva precisa ser relativizada, uma vez que a chegada das empresas estrangeiras estabelece normas de produção basicamente concentradas na montagem de embarcações. Em que proporções essas etapas produtivas repercutem economicamente? Tal análise merece maior acuidade.



Figura 2: Anúncio de novas empresas estrangeiras no Brasil
Fonte: Revista Náutica, 2011.

O anúncio enaltece a entrada de marcas estrangeiras no mercado náutico brasileiro. Por um lado, esse fato é uma forma de estimular a concorrência no setor, exigindo melhoria na qualidade da indústria nacional. Por outro, revela o beneficiamento de empresas estrangeiras.

O aumento das marcas estrangeiras no país tem se destacado. Essa vinda de marcas de renome no assunto é promovida pela mídia e divulgada como fator de êxito no setor náutico (Figura 2). As montadoras estrangeiras tornam-se fatores de prestígio pela mídia e acabam se instalando em locais que lhe oferecem vantagens locais. Em tais espaços, ocorre a concentração espacial da produção náutica, comportando trocas entre ambas as empresas: marinas e montadoras. Estas se instalam munidas de uma relativa simplificação no processo de produção, garantida pela propriedade e articulação empresarial. É a afirmação da função de tais espaços na divisão territorial do trabalho. Desconsiderando etapas como a elaboração de projetos, o design, a criação de protótipos, entre outras especialidades que exigem alto conhecimento e valor agregado, restam etapas de montagem e vendas. Desagregado, o processo produtivo de marcas estrangeiras não oferece a mesma gama de oferta de trabalho que o produto nacional.

A vinda de empresas de centros distantes exprime a configuração de redes no território. Tais marcas incumbem-se de trazer carga informacional técnica, valorizada pela mídia e pelos eventos especializados e inibem, ainda que de modo relativo, cadeias produtivas internas.

Esse movimento conduzido pela informação vem de longe e tem nos agentes o estabelecimento de normas no território que aloja as marcas estrangeiras. 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 que a vinda de tais empresas seja um fator de promoção do desenvolvimento econômico, tampouco turístico, ao concentrar em chancelas um segmento de amplo potencial de identificação e permeabilidade territorial.

Temos ainda que, mesmo com a constatação da geração de empregos, o setor náutico não retém a parcela significativa do excedente que é gerado na comercialização de produtos e serviços de grande potencial de valor agregado. Assim, parte dos benefícios – a lucratividade e a sofisticação tecnológica e de prestígio das marcas – é estrangeiro. Meios de comunicação especializados, corretores (*brokers*), eventos, entre outros agentes informacionais operam no processo de hierarquização do setor náutico na economia global. O turismo apenas acompanha o desfile de um produto, por demais, seletivo.

O setor náutico, como é definido por campanhas publicitárias ou oficiais de turismo, 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 essa 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. Entretanto, é possível apontar para uma lacuna de cunho político, em escala nacional e regional (ao que se refere à Zona Costeira, por exemplo), na promoção de incentivos, conforme já colocado anteriormente.

A indústria brasileira de embarcações encontra-se diante de um cenário de desregulamentação e de ameaça de competitividade (Quadro 1). Dois aspectos devem ser destacados como iniciativas por alternativas de valorização de um setor náutico nacional: as iniciativas de alguns estados em baixar tributos do setor, como é o caso do Rio de Janeiro, de Santa Catarina, de São Paulo e da Bahia; e atribuir o incentivo a outras linhas de crédito que privilegiam o financiamento de produtos nacionais frente aos importados (ACOBAR 2011).

Quadro 1 - Mercado de embarcações (barcos, veleiros e *jet-ski*)¹⁹

	2006	2007	2008	2009	2010
Exportações	16.1	9.8	19	12.3	28
Importações	13	39	53	80	133

Fonte: Acobar, 2011

É nesse sentido que se vem criando, afirmando e encerrando relações de trabalho em diferentes escalas, que variam do local ao global. Tãmanha a complexidade em que operam os circuitos espaciais de produção e de círculos de cooperação, nota-se um uso náutico do território angrense fortemente ligado a interesses estrangeiros e pouco atrelado a uma proposta turística do território.

O setor náutico informa seus avanços. Medidas institucionalizadas sobre o tema náutico têm aparecido no país, porém sem viés integralizado à sociedade e ao território. O dito avanço é, portanto, setorial. A exemplo da publicação do Ministério do Turismo (2008), o tratamento apologista que defendem enquanto segmento é destituído de parâmetros sistemáticos. O Turismo Náutico, mediante esse documento, enuncia os grandes cruzeiros marítimos e as embarcações de recreio em mesmo tom apologista, apoiado em estimativas de geração de emprego. Isso tem sido um obstáculo no avanço de medidas de regulação e incentivo ao assunto, que é induzido a operar como mero segmento. Deixa, assim, de afirmar-se na identificação turística local e envolver-se em conteúdos e dinâmicas territoriais.

É dizer que o Turismo Náutico se vê desvinculado do promovido 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. É a divisão territorial do trabalho inibindo a atividade turística como um vetor de desenvolvimento social.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento a partir do assunto está condicionado a posicionamentos conceituais e políticos: pelo Turismo, a considerar a contradição e a oportunidade presentes nas dinâmicas socioespaciais; pelas regiões, da mesma maneira, necessitando revisitação dos processos atuantes na transformação territorial; pelo mercado, em que políticas tributárias e critérios de abertura para marcas estrangeiras de produtos de alto valor agregado (embarcações) sejam reestabelecidos em critérios de taxaço, créditos e incentivos.

¹⁹ Em milhões de reais.

É discutível a promoção do setor náutico 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 tecnológica e industrial nacionais. Essa 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. São diferentes escalas a representar os territórios e seus arranjos, que passam a verificar o Turismo Náutico como ocasião de desenvolvimento do Turismo e da sociedade.

Para a perspectiva econômica, o segmento náutico brasileiro carece de maior integração da(s) cadeia(s) produtiva(s), no sentido de preparar mais capacitações (MOURA; BOTTER; SILVA, 2007), incluindo o que se refere à oferta turística (BRASIL, 2008; TELLES, 2012). Para a perspectiva territorial, contudo, as lacunas se ampliam, a se iniciar pela abordagem escalar e informacional da matéria, que permite identificar os grupos sociais envolvidos e, por fim, atingir e qualificar as políticas públicas relacionadas. O uso náutico do território pode prover um conhecimento técnico e teórico para as políticas territoriais envolvidas, de modo a tornar o segmento uma ocasião de benefícios sociais mais amplos, sobretudo em lugares onde se instalam as marinas.

O subsistema náutico, em suas relações de trabalho, poderá vir a contribuir para a redistribuição da renda em cidades marítimas e em tantas outras que se integrem às sedes da indústria náutica, não apenas consolidada e sobrevivente no país, mas também potencial e desativada. No entanto, nota-se que há ameaça à produção nacional, em sua diversidade, sendo um obstáculo à tendência por verticalidades no processo produtivo.

Trata-se de considerar o balanço entre a existência de um público interessado e sua relevância socioeconômica e a existência de incentivos ou círculos de cooperação. Tais incentivos merecem ser vistos de uma perspectiva mais ampla (em termos de programas de ciência, tecnologia e inovação), enquanto as cooperações merecem ser amparadas por mecanismos de interação e capacitação, sobretudo em nível gerencial e administrativo. No entanto, o que se vê são incentivos restritos à concessão de créditos bancários para compradores, estratégia política que influencia a cadeia produtiva nacional, uma vez que marcas estrangeiras se beneficiam em tal panorama de incentivos. É a proliferação de marcas estrangeiras ligadas ao setor náutico em detrimento ao sub aproveitamento de frentes de produção, persistente na sobrevivência de alguns estaleiros nacionais.

Elencar ao Turismo uma postura política territorial parece urgir ao país, reorientando a própria maneira de sistematizá-lo e reinseri-lo em sua condição integrada aos interesses sociais, antes de sectários.

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.

ACOBAR **Indústria Náutica Brasileira**: fatos e números – 2005. Acobar/Independente Consultores, 2005.

_____**Dados da Indústria Náutica**. Atualizado – 2011. Informação enviada por e-mail, 2011.

AB´SABER, A. N. **Brasil: Paisagens de Exceção**: o litoral e o pantanal mato-grossense patrimônios *básicos*. ISBN: 85-7480-218-2. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2006.

BAUDOLIN, 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.

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.

BRASIL **Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro**. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. Brasília, 1988.

_____**Casa Civil da Presidência da República. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade**. Brasília, 2001.

_____**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.

CASTELLS, M. **A questão urbana.** São Paulo: Paz e Terra, 2006.

CASTELLS, M. BORJA, J. As cidades como atores políticos. In: Revista **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: Revista **Sociedade & Natureza**. Uberlândia, 22(3): 461-474, dez. 2010.

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.

CORRÊA, 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.

CUNHA, T. P. **Portugal e o Mar: À redescoberta da Geografia.** Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2011.

EMBRATUR. **Projeto Turis – Normas para ocupação do território.** Brasília: Ministério da Indústria e Comércio, 1975.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano.** 2ª Ed. São Paulo: Edusp, 2010 (1993).

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In: **Espaço e Debates – Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, ano VI, nº. 39, 2006.

_____**O enigma do capital e as crises do capitalismo.**São Paulo: Boitempo, 2011.

Heidkamp, C. P. (2008). *A theoretical framework for a spatially conscious economic analysis of environmental issues*, **Geoforum** n. 39, pp. 62-75.

Lodovici, J. C. (2000). **Marinas: contribuição conceitual ao desenvolvimento de projetos – estudo de casos no litoral de São Paulo**. Tese de doutorado: FAU/USP. São Paulo.

Luković, T. (2012). *Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe. Visions for Global Tourism Industry – Creating and Sustaining Competitive Strategies*.

Kasimoglu, M. (Org.). Disponível em: www.intechopen.com/books/visions-for-global-tourismindustry-creating-and-sustaining-competitive-strategies/nautical-tourism-in-the-function-of-the-economicdevelopment-of-europe Acessado em 12/04/2013.

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.

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.

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

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 de doutorado, 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**.

PORTUGUEZ, A. (2001). **Consumo e Espaço: Turismo, Lazer e Outros Temas**. Ed. Roca. São Paulo.

REVISTA NÁUTICA **Boat Show 2011**. São Paulo: G. R. Um Editora, 2011a.

SANTOS, M. **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, 2008.

_____ **A Natureza do espaço** – Técnica e tempo razão e emoção. ISBN: 978-85-314-0713-0. 4ª Edição, 4ª Reimpressão (1996). São Paulo: Edusp, 2008.

_____ **Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial**. In: Revista Território, ano IV, nº6, jan./jul.1999.

_____ **Economia espacial: críticas e alternativas**. 2ª Ed. São Paulo: Edusp, 2004 (1979).

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. al., O papel ativo da geografia: um manifesto. In: **Anais do XII Encontro Nacional de Geógrafos**. Florianópolis, 2000.

SANTOS FILHO, J. O turismo brasileiro: equívocos, retrocessos e perspectivas – o balanço que nunca foi feito. **Revista Espaço Acadêmico**. Ano III. Nº25. Junho de 2003. ISSN – 1519.6186.

_____ Política Nacional de Turismo: descaso e desrespeito para com o povo brasileiro. **Revista Espaço Acadêmico**. Ano VIII. Nº86. Julho de 2008. ISSN – 1519.6186.

SILVEIRA, M. L. Uma situação geográfica: do método à metodologia. In: **Revista Território**. Ano IV, nº6, jan. jul. 1999.

Sonnig, E. (2010). *Une activité touristique et de loisir “amphibie” entre espaces de pratiques et territoires de gestion: la plaisance*. In: **Confins** [Online], v.8, Março 2010. URL: <http://confins.revues.org/6319> ; DOI : 10.4000/confins.6319

TELLES, D. H. Q. **Possibilidades de reorganização territorial apoiada na imagem náutica a partir de Angra dos Reis/RJ**. Tese de Doutorado em Ciências. Programa de Geografia Humana da Universidade de São Paulo. Orientador: prof. Dr. Eduardo Yázigi. São Paulo: 2012.

_____ **Marinas e náutica no litoral brasileiro: aportes metodológicos introdutórios para a pesquisa e o planejamento territorial do turismo.** In: Revista El Periplo Sustentable, v.25, 2013(a).

_____ **A complexidade em processo na turistificação de lugares e outros desafios urbanos: um ensaio teórico.** In: Revista TURyDES. Vol.6, nº15. Dezembro 2013(b).

VAINER, C. **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.

VILLAR, F. **Marquês de Tamandaré: sua época, sua vida, sua glória.** **Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1950.**

YÁZIGI, E. **Saudades do Futuro: por uma teoria do planejamento territorial do turismo.** São Paulo: CNPq/Plêiade, 2009.

Artigo recebido em 01/10/2013.

Artigo aceito em 14/01/2014.

ⁱ São consideradas, para este levantamento, embarcações de recreio acima de 14 pés.