

REVISTA

El Periplo Sustentable.

Universidad Autónoma del Estado
de México

www.psus.uaemex.mx

ISSN: 1870-9036

Publicación Semestral

Número: 25

Julio / Diciembre 2013

ARTÍCULO

Título:
Marinas e náutica no litoral
brasileiro: aportes metodológicos
introdutórios para a pesquisa e o
planejamento territorial do turismo

Autor:
Daniel Hauer Queiroz Telles
(Brasil)

Fecha Recepción:
18/diciembre/2012

Fecha Reenvío:
15/abril/2013

Fecha Aceptación:
23/abril/2013

Páginas:
103 - 134

Marinas e náutica no litoral brasileiro:

aportes metodológicos introdutórios para a pesquisa e o planejamento territorial do turismo

Daniel Hauer Queiroz Telles

< *Universidad Federal de Pampa, Brasil* >

RESUMO

Este trabalho apresenta as marinas como subsistema de análise na organização do território. A partir de propostas não excludentes sobre o conceito de território, analisa a expressividade do fenômeno no litoral brasileiro enquanto realidade em transformação. O objetivo é de contribuir com a geração de conhecimento científico e tecnológico acerca do assunto, apresentando-lhe uma definição, classificação e gênese, bem como destacando a sua relevância social para o território litorâneo. Para tanto, apresenta revisão bibliográfica sintetizada e estipula perspectiva interescalar de abordagem, em que se integram enfoques territoriais de análise sobre o fenômeno em tela, visando apreender aspectos introdutórios de sua complexidade espacial. Tais enfoques, apoiados na dimensão produtiva do meio náutico e na integração de marinas ao meio urbano evidenciam a importância e necessidade de apontamentos introdutórios de conhecimento ao assunto. A classificação e gênese de marinas constituem-se em etapas para este fim. Destaca-se o papel do turismo no planejamento territorial, de modo a atuar e atender sobre lacunas existentes entre conhecimento e política a partir do materializado e pouco discutido segmento náutico na Zona Costeira brasileira.

PALAVRAS-CHAVE

Marinas; Zona Costeira brasileira; planejamento territorial do turismo; interescalaridade.



Marinas along the Brazilian Coastline: methodological contributions to research and tourism planning

Daniel Hauer Queiroz Telles

< *Universidade Federal de Pampa, Brasil* >

ABSTRACT

In this article it is analyzed the concept of territory from non-exclusive conceptions with the intention to understand the marinas along the coast of Brazil. The aim is to contribute to the generation of scientific and technological knowledge on the subject, presenting a definition, a classification and a genesis, as well as, highlighting its social relevance. It presents a summarized literature review on the matter and stipulates the cross-scale perspective supported by the approaches that analyze the phenomenon in question. The approaches are based on the productive dimension and the identification of the urban environment; show the importance and necessity of new proposals on the subject matter. Classification and genesis of marinas in Brazil are presented in stages, it is emphasized the importance of tourism in territorial planning to act and narrow the gaps between knowledge and politics; whereas the nautical sector is no subject of discussion in the coastal zone of Brazil.

KEY WORDS

Marinas; Brazilian Coastal Zone; tourism planning; cross-scale.

JOURNAL

El Periplo Sustentable.

Universidad Autónoma del Estado
de México

www.psus.uaemex.mx

ISSN: 1870-9036

Bi-Annual Publication

Number: 25

July / December 2013

ARTICLE

Title:

Marinas along the Brazilian
Coastline: methodological
contributions to research and
tourism planning

Author:

Daniel Hauer Queiroz Telles
(Brazil)

Receipt:

december/18/2012

Forward

april/15/2013

Acceptance:

april/23/2013

Pages:

103 - 134



INTRODUÇÃO

O segmento náutico é atualmente 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 na última gestão o Grupo Técnico Temático de Turismo Náutico com o objetivo de iniciar discussões sobre aspectos conceituais, de estruturação, legislação, fomento e promoção do segmento. Motivo que levou à publicação do estudo “Turismo Náutico: Orientações Básicas” (Brasil, 2008:13): um compromisso introduzido na agenda governamental brasileira a preencher suas lacunas. Desde o estabelecimento do assunto como objeto de interesse político, a presente contribuição ao tema, ainda insuficientemente tratado no país, se dá a partir do subsistema marinas e a organização territorial.

Uma das justificativas para este estudo está na vocação físico-natural para a navegação no litoral brasileiro. Fato que mobiliza anseios de outros setores políticos e econômicos quanto à utilização dos recursos hidroviários existentes¹. Somado a essas manifestas vontades, o assunto exprime interesse coletivo dado as múltiplas funções sociais que adquire; mas também de necessário entendimento estratégico e integrado – a âmbitos da economia, cultura e ecologia². Nessa perspectiva, o objetivo da presente abordagem é desvendar a náutica desde a organização territorial³. Para tanto buscar-se-á destacar o papel das marinas, bem como definir, classificar e compreender a gênese destes equipamentos. Para isso, apresenta o percurso teórico-metodológico utilizado para alcançar tais aportes introdutórios de utilidade para estudos futuros e, conseqüentemente, para o planejamento do turismo. Espera-se contribuir com o reconhecimento da relevância do turismo aos anseios da sociedade. Seria dizer, segundo F. Vera et. al (1997), ater-se aos efeitos do turismo que vão além da conformação dos destinos, no espaço territorial (idem.).

**Daniel Hauer Queiroz
Telles**

*Doutor em Geografia Humana
pela Universidade de São
Paulo.*

*Professor da Universidade
Federal do Pampa. Endereço
postal: Rua Conselheiro
Diana, 650. CEP-96300-000.
Jaguarão-RS, Brasil.*

*Pesquisa e publica na área de
Planejamento Territorial do
Turismo; Litoral, Sociedade
e Meio Ambiente; Turismo
Náutico e Marinas.*

daniel.hqt@gmail.com

Marinas propiciam o uso emergente da navegação turística pelo homem. A náutica significa mais que um anseio da natureza humana ao adquirir, no período atual da história, uma conjectura de transformações na sociedade e no espaço, configurando territórios, não mais apenas a partir das rusticidades técnicas de apoio a embarques e desembarques. Muito além do pontual, a náutica enquanto fenômeno geográfico se materializa a partir da própria concepção de espaço e distribui seus efeitos em cidades e regiões.

O papel das marinas e da náutica no Brasil não está consolidado no âmbito científico e na própria sociedade. Tal constatação é verificada na investigação sobre o estado da arte sobre o tema e na incipiência metodológica verificada no programa de segmentação do turismo. Por isso, este trabalho se depara com a dificuldade de oferecer um entendimento acerca do fenômeno analisado, tornando o apontamento de noções metodológicas introdutórias a sua principal contribuição. Sugere algumas revelações que podem ser úteis à pesquisa e ao planejamento, no intuito de subsidiar a própria sociedade na condução de uma possível consolidação sobre o fenômeno no país. Reconhece, assim, a necessidade de outros apontamentos e revelações na contribuição do intuito de promover a náutica como segmento do turismo, como setor industrial e como sentido territorial.

A proposta de análise sobre as marinas e sobre a náutica é integradora, entendendo que somente desse modo se faz possível oferecer aportes metodológicos, ainda que introdutórios, ao objeto de análise maior em que se inserem: o turismo náutico. Se, por um lado, a náutica é a evolução da navegação, por outro, as marinas são as expressões contemporâneas dos portos não comerciais. Ambos se relacionam, ora enquanto práticas, ora como objetos materializados. Essa indissociabilidade entre ambos remete à consideração geográfica como ponto de partida, desde a perspectiva de que o espaço é “um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 2008).

A incipiência do assunto das marinas e da náutica pela ótica socioespacial indica a necessidade de colaborações disciplinares, além de uma visão integradora para o fenômeno denominada territorial. No cenário acadêmico brasileiro, estudos direcionados especificamente ao tema são abordagens esparsas em diferentes áreas do conhecimento, tais como a oceanografia e biologia. Dentro das poucas existentes em ciências sociais e humanas, nota-se a predominância no Turismo

e na Arquitetura e Urbanismo. Essa interdisciplinaridade reforça o interesse social pelo assunto e aponta para a latência e potencial verificados. Entretanto, não abrangem o tema desde um aprofundamento socioespacial. O turismo, nesse contexto, ganha visibilidade com o curso da história, ocasionando domínios produtivos e culturais, e servindo ao planejamento de fenômenos ainda não consolidados.

Para este estudo, cujo conteúdo foi retirado da tese de doutorado defendida pelo autor, foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos: i) contextualização integrada da náutica e das marinas dentro do quadro mais amplo da navegação e dos portos de lazer; ii) síntese do estado da arte, bem como proposta de definição conceitual de marinas; iii) delimitação integrada de perspectivas territoriais de abordagem, denominadas escalas do fenômeno, quais sejam: a região litorânea brasileira, as relações de trabalho no meio náutico e a função das marinas no meio urbano; iv) apresentação e discussão de tipologia comentada de marinas e de matriz de periodização dos portos de lazer. Por último foram feitas discussões sobre a importância das contribuições apresentadas para futuras pesquisas e apoio ao planejamento, uma vez que entende-se que o turismo mereça receber maior grau de participação nas diretrizes da oficialmente reconhecida Zona Costeira.

As marinas como expressões atuais dos equipamentos de suporte para a navegação de lazer exigem esclarecimento para não incorrer à comum tendência dualista de, ora se dirigir a elas como vetores de desenvolvimento e de geração de emprego, ora condená-las a priori, pelo restrito perfil de demanda. Uma vez que regidos por intencionalidades, os objetos são, também, possibilidades. Rompido este estigma acerca do tema, abrem-se novas maneiras de abordar e até mesmo criticar o seu funcionamento. Com isso, quer-se dizer que não se atribui à náutica uma atividade seletiva, e sim busca-se entendê-la para discutir esta suposta seletividade dentro da realidade brasileira. O presente artigo aponta para os avanços teórico-metodológicos na abordagem sobre o tema, e não visa esgotá-los. Nesse âmbito, reitera a importância do turismo enquanto instância de planejamento transversal que possibilita a socialmente requerida reorganização espacial do litoral brasileiro, ainda que a partir das territorialidades das marinas.

*MARINAS COMO SUBSISTEMAS DE ANÁLISE:
PROPOSTAS DE DEFINIÇÃO E O ESTADO DA ARTE*

As marinas estão presentes de modo consolidado em muitos litorais do mundo. Expressam o interesse pela navegação de lazer, recreio e/ou desportiva, mas vão além dessas primeiras funções ao ocasionar dinâmicas territoriais em diferentes escalas de apreensão (Telles, 2012).

Trata-se de um fenômeno espacial envolvendo dimensões da cultura, da economia e da política, que extrapola tais características em contexto regional, a partir de suas presenças, maturidades e concentrações urbanas. Há, de modo inerente, repercussões diversificadas sobre o assunto das marinas que variam dentre técnicas, políticas, ideológicas, financeiras, etc. Trata-se, antes, de um elemento presente na identificação de lugares marítimos que se reconhecem como tal. É a esses territórios, tendo como enfoque a realidade brasileira, que será dada ênfase de abordagem.

A expressão atual dos portos destinados à navegação de lazer remete a origens e funções para não incorrer no equívoco de condenar aprioristicamente um conjunto de práticas em sua predominante conjuntura atual de demanda. Tal reducionismo não explica a complexidade de um fenômeno que se manifesta em cidades litorâneas de modo diversificado, mas com possibilidades de entendimento que possam ser úteis ao planejamento urbano e regional. Uma vez que regidas por intencionalidades, essas instalações são, também, possibilidades. Rompido o estigma imbuído no tema, abrem-se novas maneiras de abordá-lo e até mesmo criticá-lo quanto ao seu funcionamento no litoral brasileiro emergem as seguintes questões: O que são marinas? Quais suas repercussões territoriais? Quais as principais contribuições na literatura científica brasileira?

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

A palavra marina é utilizada em alguns idiomas para designar o meio marítimo. Assemelha-se, assim, à palavra em português “marinho”, adjetivando algum objeto, relativo ao seu contexto ambiental ou função. Entretanto, considerando-se que se trata de um subsistema do turismo, pode consubstanciar também o meio hídrico fluvial. J. C. Lodovici (2000), em estudo elaborado sobre o assunto, apresenta definição oportuna ao desvincular a condição marítima do termo:

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

Para F. Azevedo (2010), marina é uma palavra de origem italiana e refere-se à orla litorânea. No dicionário Michaels consta a origem italiana, definindo: “conjunto de instalações destinadas aos usuários de um porto” (p.1326). A. Pelegrini Filho (2000) relaciona marinas a uma localidade marítima, sendo constituída por “conjunto de equipamentos e serviços em um porto, para barcos de pequeno e médio porte e seus usuários, geralmente praticantes de lazer e esportes aquáticos” (p.170).

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

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

De uma perspectiva funcional das marinas, M. Beni (2006) descreve-as como “áreas reservadas para a atracação de barcos [de lazer] que possuem uma atividade intensa. Oferecem equipamentos de lazer e serviços mecânicos a seus ocupantes” (Ibid., p.338). R. Boullón (2002), ao tratar dos equipamentos turísticos, enquadra marinas na categoria de instalações, ou seja, “obras imprescindíveis para que uma atividade possa realizar-se” (p. 54-55) podendo se constituir em

obras de infraestrutura dependendo do quesito tamanho. Nas palavras de M. Nunciaroni (2009), marina “é uma estrutura náutica que recebe clientes independente de associação” (p.125). É possível notar a variação das propostas de definição do objeto.

Investigadas bases bibliográficas de instituições brasileiras de pesquisa selecionadas, além de periódicos científicos e anais de encontros nas áreas de Turismo, Geografia, Meio Ambiente e Urbanismo/Planejamento Urbano⁴, constatou-se a incipiência teórica do assunto, especialmente quando levado à discussão territorial. Considerando-se as últimas décadas de publicações, revelou-se que o tema das marinas não possui um legado teórico enquanto objeto de pesquisa turística e territorial. A maior parte das abordagens são oriundas de estudos biológicos e oceanográficos/sedimentológicos. A busca por teorizações acerca do assunto enquanto um vetor de dinâmicas sociais é pouco discutido diretamente.

No Brasil, dentre os estudos sobre o tema, J. C. Lodovici (FAU/USP, 2000), trouxe importantes referências teóricas. Dedicou suas pesquisas de mestrado e doutorado para o assunto, sendo a principal contribuição a de sintetizar a problemática e colocar a questão de marinas em evidência no país. O trabalho aborda detalhadamente os casos da Baixada Santista e Litoral Norte do estado de São Paulo, e é um importante marco teórico para o tema, permitindo avanços substantivos no quesito organização do território.

D. A. de Moura, (2008) analisou o quadro situacional da indústria marítima brasileira. Enfocou, principalmente, a produção de embarcações e plataformas, para diversos fins de uso. Analisou os 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*⁵. 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. O compara a outros setores da indústria marítima (petróleo) e respectivos programas (PROMINP⁶), constatando nítido desprivilegio em termos de incentivos que envolvem desde a educação e formação de mão-de-obra até infraestrutura e medidas legais para o aumento de produção, sobretudo para a exportação (Moura et all., 2007). O mesmo autor atribui ao assunto importante papel na formação de regionalizações produtivas (Moura, 2008). Fato que interessa para as análises sobre frentes de trabalho.

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

Em 2008, C. P. Heidkamp apresentou o caso da região Baja California no México. O autor propôs uma análise sobre dados secundários para afirmar a contribuição de uma metodologia sobre o custo x benefício embasada em dados cartográficos e uma teoria que tem ganhado força nos Estados Unidos da América, denominada Geografia Econômico-Ambiental ou *Geografía Ambiental-Econômica*⁷. A contribuição do trabalho foi de constatar um grande projeto articulado entre o Fundo Nacional para o Desenvolvimento Turístico (FONATUR) e empresários denominado Escalera Nautica. O próprio nome se refere à ascensão regional a partir da temática náutica (Heidkamp, 2008).

A região mexicana teria presenciado o abandono do projeto Escalera Nautica, que se considerava um projeto ambicioso de larga escala regional, integrando obras de reformas na infraestrutura rodoviária e hidroviária, com abertura de um canal entre o Oceano Pacífico e o Mar de Cortez. Previu, ainda, a construção de várias marinas de pequeno porte e centros náuticos de grande porte, além de expansão de aeroportos e construção de campos de golfe. O custeio inicial seria dado pelo FONATUR, de 200 milhões de dólares, enquanto a iniciativa privada entraria com 1,7 bilhões restantes (FONATUR⁸ 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, haveria saído do papel. A constatação de que o público a utilizar tais estruturas e todo este complexo turístico seria, predominantemente, de norteamericanos, levou à constatação de que os impactos fossem previstos em termos mais realistas e o projeto centralizado acabou por limitar-se, em sua execução, a apenas uma parte no Mar de Cortês (Heidkamp, 2008).

Outra referência teórica que se dedica a uma abordagem territorial das marinas é de E. Sonnic (2010). O autor apresentou o nautismo⁹ como uma expressão de territorialidade tipicamente costeira que compreende os diferentes espaços vividos dos praticantes e os territórios administrativos sob duas lógicas bem diferentes: de terra e de mar. Partiu da concepção complexa das atividades de lazer e turismo anfíbio como uma maneira de analisar os fluxos existentes pela prática náutica, que ora se manifestam nos territórios marítimos, ora nos terrestres. Sonnic 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 isto 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 acima pontuado. A construção teórica sobre as relações entre a náutica e o território é explicada separadamente, de onde a proposição de bacias de navegação aponta as convergências e os conflitos nas discussões. Tais espaços partem da perspectiva físico-determinística para que sejam consideradas as características oceânicas, ecológicas, políticas e de segurança para a navegação. A seguir, o autor enfatiza 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), 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 a bacia de navegação sob a lógica do turismo de massa. Para iato, faz a comparação entre estações de esqui na montanha e as marinas no litoral: ambas constituem em conjuntos de equipamentos que representam bem a civilização do lazer e as qualidades deste tipo turístico (Sonnich, 2010).

Ao propor uma organização territorial da zona costeira em convergência com 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 se tornam complicadores administrativos às bacias de navegação, resultando num limitador para o crescimento da prática. Sonnic dedica-se a analisar os fatores determinantes

na escolha de uma marina como assunto inegligenciável na gestão das bacias de navegação. A crescente demanda por estes serviços e espaços podem ser atribuídos, conforme a ordem citada pelo autor, aos seguintes fatores: aspectos náuticos e estéticos; proximidade de residências principais, secundárias ou de familiares; qualidade das vias de acesso (naquele país o peso dado às rodovias e ferrovias parece ser equivalente, nesse contexto); e por último o renome do lugar, como por exemplo, os portos de La Rochelle e La Cap d'Agde (Idem.).

J. Lageiste (2009), relacionou eventos náuticos contemporâneos à identificação espacial fortemente voltada à maritimidade. Eventos náuticos, tais como o Brest 2008 e Vendée Globe 2008/2009, são discutidos desde a ótica espacial. Formam territorialidades contemporâneas de uma relação entre homem e mar que afeta, inclusive, populações não costeiras como afirmação da identidade marítima. Tais eventos acabam por exercer uma função integradora às coletividades locais. Isto reflete a "identidade construída a partir de uma relação afetiva com o meio marítimo"¹⁰ (p.332).

T. 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 capitania¹¹ e cruzeiros. As atividades secundárias se referem a diversas particularidades de lazer e turismo com referência à água e lugares marítimos. Por fim, atividades adicionais referem-se ao universo das relações produtivas desde a produção de embarcações, oferta de bens e serviços turísticos e de formação para a náutica, entre outros (Idem.)

Verifica-se que as propostas de abordagem sobre a náutica não são incipientes no contexto do estado da arte. As contribuições internacionais, sobretudo de países europeus e norteamericanos trazem relatos avançados sobre experiências consolidadas, bastante diferentes da realidade brasileira. Desde perspectivas mais amplas e estruturadas, aqueles países possuem avanços em pesquisas sobre a náutica, uma vez que suas realidades históricas e econômicas favorecem a consolidação no assunto. Trata-se de uma aderência cultural da sociedade contemporânea às práticas náuticas, coisa que não se verifica com mesma intensidade no caso Brasileiro.

Dentre as abordagens prágmatas sobre o turismo náutico destaca-se a preocupação de separá-lo em grupos econômicos de grande potencial, ressaltando suas fortes virtudes no contexto europeu (Lukovic, 2012). Em abordagens setoriais, técnicas, ou estudos de caso, se densificam publicações sobre diferentes fatores operacionais inseridos no universo dos portos de recreio. Bem exemplifica essa assertiva a trilogia de V. Chapapria (2000, 2001, 2003).

A partir das contribuições aqui trazidas de modo sistemático foi proposta a seguinte definição conceitual de marinas: equipamentos turísticos caracterizados por situarem-se nas margens de um corpo d'água navegável, destinados a operações portuárias de embarcações desportivas, de lazer e turismo. Não fosse a finalidade turística da náutica (passeio, pesca esportiva, mergulho, competição ou regata) e a flexibilidade de regras para usuários, seriam estacionamentos para barcos ou clubes sociais. O que torna as marinas equipamentos de turismo é a ascensão de um período que passa a reaproximar o lugar litorâneo da navegação: o nautismo. Desempenhado como atividade pouco seletiva em alguns países, materializa-se na segregação em outros. Essa dissociação socioespacial vem prevalecendo no Brasil devido, em termos gerais, ao paradigma automobilístico e à lógica de turistificação exploratória, isto é, destituída de preocupações políticas, o que se evidencia sob a abordagem territorial.

ABORDAGEM TERRITORIAL, LITORAL E PLANEJAMENTO

A revisão do conceito de território é fundamental na presente discussão. "É o uso do território [...] que faz dele o objeto da análise social" (Santos, 2008:137). Entendendo-se este conceito como quadro de vida constante de todos os homens, atém-se ao sentido da existência individual e coletiva. É o território usado, "sinônimo de espaço habitado" que indica de que maneira prosseguir com a hipótese de que as marinas caracterizam-se como possibilidades de desenvolvimento.

A presente discussão sobre o conceito de território pretende sustentar as diferentes possibilidades de compreensão de uma realidade espacial. A essas concepções associa-se a perspectiva interescalar. Isto é posto como fato imprescindível, uma vez que são diferentes e múltiplas arenas em coexistência em cada lugar, em cada momento e para cada uso. Este percurso complexifica a presente proposta e pode-se inferir que é o que viabiliza a inteligibilidade do objeto de estudo. O território implica em um conceito basilar teórico-metodológico que se baseia nas seguintes abordagens:

- (i) o território das relações de poder, seja o papel do Estado, da racionalidade administrativa, das regiões nacionais oficialmente instituídas e dos entes federados estaduais e municipais;
- (ii) o território de ações econômicas oriundas de interesses de diferentes origens;
- (iii) o território das relações de proximidade, território compartilhado (Santos, 2008) das dinâmicas sociais, emanados organicamente pelos elementos do espaço em um mesmo lugar, isto é, a cidade por excelência.

As relações existentes entre marinas e território podem ser identificadas a partir das definições anteriormente expostas e a partir de coexistências interpretativas não excludentes. Cada perspectiva pode ser melhor contextualizada pela proposição de território usado (Santos, 2008; Santos; Silveira, 2001). Trata-se de uma conjuntura de relações para o fenômeno de portos de lazer, tendo como premissa a função social dessas instalações. Tal aspecto exige a identificação da evolução da navegação e dos portos, sendo que “cada época se caracteriza pelo aparecimento de um conjunto de novas possibilidades concretas, que modificam equilíbrios preexistentes e procuram impor sua lei” (p. 45).

Das diferentes lógicas na organização territorial, em suas variações multidimensionais, imprime-se na sociedade e no espaço uma densidade de informações que reproduzem novos elementos sobre distribuição, volume e fluxo de pessoas, firmas e dinheiro. Acabam por interferir na sociedade e na economia local-regional, adquirindo relevância política. Quase que despercebidas, as marinas enquanto vetores de organização espacial recebem pouca atenção por parte dos planos territoriais. Mesmo sendo instalações que se afastam de estatísticas econômicas de peso, as marinas já imprimem no território uma territorialidade, em que a especialização de serviços e produtos constitui-se em fatores técnico-sociais de localização (Santos; Silveira, 2001). Os lugares em que se consolida a presença de marinas e dos fluxos estabelecidos por elas (marítimo e terrestre) assumem uma especialização produtiva, participando na divisão territorial do trabalho. Esta fica evidenciada a partir da evolução tecnológica e das exigências normativas referentes a portos de lazer e/ou embarcações.

A Zona Costeira, que é assumidamente uma das prioritárias para o planejamento no país, torna perceptível a necessidade de medidas renovadas de planejamento, uma vez que se consolida por uma “revalorização geopolítica” (Becker, 1995:05). Essa questão remete à reafirmação da autoridade

federal sobre normatizações subnacionais, uma vez que a descentralização pretendida¹² põe em risco aquilo que B. Becker havia precavido, no “Levantamento e Avaliação da Política Federal de Turismo e seu Impacto na Região Costeira” (1995), podendo levar às seguintes consequências:

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

Em relação às políticas oficiais de turismo no Brasil, entende-se que um tratamento profícuo passe, necessariamente, pela conjugação do fenômeno turístico com o conceito de território (Becker, 1996; Yázigi, 2009). Apesar do reconhecimento das potencialidades do turismo em relação à dinamização econômica, é mister a condição marginalizada em que se encontra no âmbito da gestão pública (Ferreira; Gomes, 2011), ainda que se esteja vivenciando transformações pontuais no país em foco, devido aos grandes eventos que sediará. No entanto, ainda se ofusca o viés conjuntural do turismo nas agendas políticas. Legitimado por sua transversalidade, o turismo sofre a ameaça de se afirmar enquanto setor político, sem que se consolidem bases técnicas e teóricas de sua relevância sociológica, e sua inerência territorial.

O embate institucional criado permite que se acompanhe, repetidamente, o turismo enquanto cabedal político, “servindo de moeda de troca nas composições políticas das bases de governo” (Beni, 2006:22) e econômico, distanciando-o de sua condição real e concreta nas dinâmicas sociais do presente. A posição desencontrada do turismo enquanto fenômeno transversal na sociedade tem sido, aos poucos, assimilada por perspectivas que associem-no à organização do território. Isso em termos de gestão pública; enquanto que para a iniciativa privada, o turismo pormenoriza sua natureza transversal. Passa-se a constituir uma lacuna regulatória ao turismo, que atue em consonância com a sua complexidade e importância para a sociedade brasileira.

Alguns autores dedicam-se à explicação da ocupação litorânea brasileira. Esta região sofreu um fenômeno migratório acelerado a partir da segunda metade do último século, conformando uma quase ininterrupta “conurbação linear em franca evolução” de áreas urbanizadas (Yázigi, 2009:128). Além disso, e devido a isto, concentra parcela significativa da população brasileira em algumas das principais cidades do país (e consigo as mazelas sociais típicas das periferias metropolitanas).

Em tempos de atenção voltada para as divulgações ufanistas do mar territorial brasileiro, ou da “Amazônia Azul”, somado às divulgações das reservas do Pré Sal, a urbanização litorânea encontra-se em quadro de grave comprometimento socioambiental, ameaçando uma das principais regiões turísticas do país. A urbanização e o turismo são fenômenos intimamente relacionados e deveriam ser objetos indissociados para a intervenção política, amparados por alternativas de organização territorial pautadas no interesse social, que pode ser visto pela busca permanente de qualificação ambiental urbana e geração de frentes de trabalho. Nestes aspectos, o subsistema de marinas está inserido enquanto tópico latente para abordagens urbano-regionais.

PERSPECTIVA INTERESCALAR DE ANÁLISE

A partir das convencionais de análise, considerou-se a nacional, a regional e a local indissociáveis e sobrepostas. Ora politicamente regidas, ora imagetivamente identificadas. No propósito de atribuir diferentes repercussões territoriais, tais escalas recebem diferentes, embora convergentes, encaminhamentos metodológicos.

Sustentados 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, 1996:64), os portos de lazer, enquanto objetos resultantes de intencionalidades são causas e resultados e tornam-se subsistemas de análise geográfica, portanto, especializáveis. Ainda que um dentre vários constituintes da vida social, essas instalações não podem ser consideradas apenas complementos na configuração territorial. No presente artigo as marinas suportam relações sociais e conformam arranjos espaciais.

Neste sentido, o regional e o local compartilham ações na organização do território a partir de um mesmo fenômeno. A relação interescalar de abordagem, um campo metodológico em aberto na geografia (Corrêa, 2010), exprime a complexidade que se está diante, ao tratar de um objeto de pesquisa que não pode ser explicado pela perspectiva cartográfica. Tampouco se explica unicamente pela abordagem da paisagem. A noção de conceitos que deem conta da abstração do objeto analisado deve considerar essa multiplicidade de perspectivas, a que Y. Lacoste considera como “proliferação das representações espaciais pela multiplicação das preocupações concernentes ao espaço” (Lacoste, 2010:48).

A partir das atribuições de I. E. Castro “a perspectiva das escalas dos fenômenos permite organizar os campos da geografia, ampliando seu escopo” apontando para a importância da interesalaridade (local, regional, global, e também a do Estado nacional) como consideração específica e articulação necessária, imprescindíveis para o campo político, ao qual pertence o planejamento (Castro, 2009b:40).

Apreender o conteúdo inteligível do fenômeno sob suas diferentes repercussões na organização do território implica em considerar a sobreposição de escalas no espaço, como movimento complexo próprio da interpretação não setorial da realidade. Movimento que parte do fenômeno às relações ou aos acontecimentos no espaço. Por se tratar de um uso, intencionalmente manifestado (agentes) e politicamente regulado (normas) convém abordá-lo enquanto território. As pretensões metodológicas sobre a interesalaridade se dirigem à coexistência de diferentes perspectivas espaciais para um mesmo fenômeno. A noção de escala que está aqui em questão visa atender à essa perspectiva; não se trata da escala cartográfica/instrumental, mas a geográfica/territorial. Esta, por sua vez, pode ser compreendida como a pertinência do fenômeno observado (Castro, 2009a). A partir de concepções não excludentes do conceito do território pode-se atribuir à náutica importantes constatações ao planejamento.

O turismo náutico desde os portos de lazer difunde uma nova dimensão da navegação, que vai ultrapassar o deslocamento por águas. Atinge escala territorial, promovendo microcircuitos da produção, distribuição e consumo no atendimento e no suporte demandados pela sociedade contemporânea. A aproximação diversificada e menos seletiva do brasileiro com o mar passa por essas questões que envolvem múltiplas variáveis da economia e da cultura. Pode-se inferir que seria uma ocasião de reorganização espacial da zona costeira do país, desde que regida por políticas detalhadas não isoladas entre si. Alguns avanços podem ser notados, por parte de organismos do terceiro setor¹³ e programas de governo, no entanto estes últimos não podem restringir-se a seccionar o espaço, e sim oferecer-lhe leituras integradas ao todo¹⁴. Não pode ser negligenciado o papel dos agentes externos e deixarem de ser combatidos os interesses da desinformação que, juntamente com agentes locais, criam alianças e dão contornos à especulação imobiliária alijando da sociedade a participação mais ampla dos benefícios da turistificação. Considera-se que se está diante de um fenômeno territorial, não passível de compreensão sem múltiplos enfoques.

O turismo náutico pode ser ocasião de reorganização do território, através dos objetos técnicos difusores de novas relações: as marinas. A partir das atividades relacionadas a esse microssistema técnico estão as atividades de suporte para o segmento desde a divisão territorial do trabalho, que “movida pela produção, atribui, a cada movimento, um novo conteúdo e uma nova função aos lugares” (Santos, 2008:131). Trata-se do arranjo de empresas e instituições que se relacionam no contexto da economia regional. Tem como característica o envolvimento dos lugares, sendo a solidariedade entre os mesmos, fator de sucesso para uma pretendida competitividade do segmento. Essa conexão de empresas e instituições poderia significar a dinamização socioeconômica espacial voltada à produção de bens, serviços, informação e eventos ligados ao segmento náutico.

NÁUTICA, SISTEMA TÉCNICO E IDENTIFICAÇÃO ESPACIAL

A náutica se caracteriza pela própria essência da navegação, indo além de sua apreensão funcional. O deleite ou o desafio estão presentes nesse sujeito que pratica a náutica diferentemente das práticas de navegação para fins regidos pela estratégia do Estado ou da economia. São finalidades posteriores ao início da história da navegação, quando o homem conscientizou-se da grande utilidade dessas descobertas (Licht, 1986:20). A motivação, portanto, seria a primeira instância a ser considerada para se caracterizar uma ação náutica, não podendo deixar-se de lado que a motivação pode ter aspectos fundamentalmente hedonísticos¹⁵. Para a organização do território e a inteligibilidade do lugar, entretanto, são requeridos identificar e analisar os objetos no espaço e suas relações com a sociedade, o entorno e outros objetos.

O lugar como categoria geográfica de análise pressupõe uma compreensão desafiante sob o ponto de vista da síntese, que se dá a partir da confluência de vários aspectos subjetivos e objetivos. Em relação às funções urbanas, existem duas considerações distintas para análise: a do objeto propriamente dito e a da zona de entorno. Esta difere-se por abranger atividades não somente voltadas à navegação como oferta, e instalações a partir do projeto arquitetônico, mas também das relações indiretas ou desconectas. Trata-se de uma maneira de identificar o grau de interferência da cultura náutica no território considerado e qual o nível de tecnificação dessa cultura na vida da população. Uma marina ou conjunto de instalações náuticas pode oportunizar identificação espacial, que pode ser vetor de reorganização do território na sociedade, na

economia e na ambiência. Essa funcionalidade se maximiza, sobretudo, diante do atual quadro de deterioração da paisagem litorânea e ribeirinha brasileira e da esperança condicionada ao turismo (Yázigi, 2001 e 2009).

Relacionado à dimensão supramunicipal do sistema marinas, buscou-se identificar os elementos importantes à organização do território e apresentá-los quanto a sua distribuição espacial. Esses elementos dizem respeito às atividades produtivas de suporte à indústria, locus do trabalho e da economia que se agrega (real ou potencialmente) e se difunde pela hinterlândia. Isso para melhor compreender os efeitos proporcionados para além da faixa litorânea.

As relações de trabalho enquanto escala de análise envolta na cadeia produtiva das atividades e práticas náuticas estão fortemente vinculadas ao sistema técnico de marinas. Transcendem o âmbito do lugar enquanto singularidade, tendo uma conotação orientada pelos circuitos produtivos. Esses circuitos, por sua vez, operam em escalas regionais ou globais, uma vez que podem ser identificadas diferentes origens de agentes no fenômeno náutico.

Cientes das maneiras como um sistema tende a funcionar nos tempos atuais, atribuiu-se ao subsistema de estudo a noção de sistema técnico de marinas. Por essa perspectiva adentrou-se num caminho que viabiliza possibilidades e oportunidades, neste caso, da navegação de lazer, esportes e recreio, mas que é, também, transporte de pessoas; alternativa de mobilidade. Assim, considera-se um fenômeno que se materializa no território litorâneo brasileiro, prevendo sua dialética de aconteceres no sentido de propor balizas que facilitem as relações do lugar e das territorialidades produtivas endógenas.

Territórios que aguardam por políticas de incentivo e regulação ao segmento em tela podem adequar-se à necessidade de trânsito de pessoas, favorecendo ao “adensamento de potencialidades produtivas regionais”, que consta o Plano Nacional de Desenvolvimento Regional (Brasil, 2007). Aqui deparou-se com uma racionalidade produtiva, condição dos tempos atuais, não sem exigir uma investigação sobre a contradição, uma vez que ao território resta uma revanche: a ordem local, cuja razão predominante (não exclusiva) “é orgânica” (Santos, 2008:339). Esta, por sua vez, se apresenta na dimensão do lugar sem perder de vista a concepção do mundo, desde que conectados antes por solidariedades do que por redes. Dentre as alternativas de ação para o planejamento, o assunto surge como uma lacuna expressa na realidade do presente.

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O presente trabalho aponta para duas discussões que desfecham as pretensões anteriormente anunciadas. Essa sistematização pode ser visualizada no quadro abaixo, em que foram relacionadas as escalas territoriais a que se referem e as constatações resumidas.

Marinas, ao adquirirem inteligibilidade espacial, podem ser compreendidas como complexos que envolvem e estão envolvidos por outros subsistemas da vida social urbana. Não é a marina que vai mudar a sociedade, mas irá acompanhar as suas dinâmicas. Tais dinâmicas respondem a diversas lógicas, desde o âmbito global ao local, num constante movimento. Cidades que tenham propensão à náutica podem se beneficiar de marinas além da sua função empresarial. Entretanto, isto não se pode fazer sem o alinhamento entre instrumentos de planejamento e o reconhecimento dos processos intrínsecos para cada realidade.

Figura 1 – Tabela de resultados de pesquisa

Objetivos	Resultados	Relevância social
Proposta de definição de marinas	equipamentos turísticos caracterizados por situarem-se às margens de um corpo d'água navegável, destinados a operações portuárias de embarcações desportivas, de lazer e turismo. Não fosse a finalidade turística da náutica (que abrange passeio, pesca esportiva, mergulho, competição ou regata) e a flexibilidade de regras para usuários, seriam estacionamentos para barcos ou clubes.	O que torna as marinas equipamentos de turismo é a ascensão de um período que passa a reaproximar o lugar litorâneo da navegação: o <i>nautismo</i> , que em alguns países se desempenha como atividade pouco seletiva, em outros o contrário. Por tempos, essa dissociação socioespacial vem prevalecendo no Brasil devido, em termos gerais, à gênese das regatas, ao paradigma automobilístico e à lógica de turistificação exploratória, ou seja, destituída de preocupações políticas, que se evidencia sob a abordagem territorial.
Classificação de equipamentos semelhantes a marinas	Doze tipos de subespaços urbanos que podem ser considerados como marinas foram sistematizados e receberam proposta de definição.	Oferecer um ponto de referência técnico ao assunto. Atrelar a função de cada tipo comentado à aspectos do urbanismo e do turismo.
Gênese de marinas no Brasil	Antecedentes da náutica no país e suas respectivas épocas.	Entendimento sobre a relativa conotação de status conferida ao tema, desde a primeira regata nacional. Possibilidade de revisitação de tal panorama, integrando náutica e turismo. Marinas passariam a pertencer a roteiros e ter maior fluidez na atividades cidadinas.
Relevância social para o território litorâneo	Baixa permeabilidade da identificação territorial e política de incentivo à indústria náutica nacional pouco substanciais.	Lugar e relações de trabalho como escalas de abordagem e intervenção.

Fonte: elaborado pelo autor

A marina, enquanto expressão contemporânea de funções náuticas requeridas pela sociedade, além de instalação de guarda e operações de barcos se manifesta de acordo com mecanismos econômicos e culturais. Hoje, mais econômicos do que culturais. Por isso, sem atuação planejadora, estas instalações são antes empresas a praças; enclaves a encontros. Neste sentido, cabem análises acerca de lógicas globais de produção ligadas ao assunto, uma vez que pode gerar economias mais ou menos fomentadoras do desenvolvimento endógeno.

PROPOSTA DE CLASSIFICAÇÃO DE MARINAS: UM ESFORÇO PRELIMINAR

Por entender que o turismo possa afirmar-se onde há marinas, atrela-se a elas diferentes expressões de identificação do lugar, merecendo o estabelecimento de classificação que vise evitar o reducionismo que possa existir sobre a diversidade de equipamentos denominados marinas, e ampliar sua discussão.

Com relação à propriedade, os portos de lazer podem ser de origem pública, privada ou mista, sendo instalados e operados por diferentes responsabilidades e variando categoricamente de acordo com cada caso. As instalações públicas condizem com a predominância dos equipamentos complementares de uso coletivo. É o caso dos trapiches, rampas, molhes, muros de contenção. No Brasil, um equipamento de uso público, nos tempos atuais, prevê fatores de regulação complexos, quando não inviáveis, como é o caso de uma marina. No caso das posses privadas, constituindo-se em empresas ou condomínios de uso restrito, ocorre a predominância de equipamentos de lazer operando como empresas e/ou atrativos de valoração.

Em relação à localização, existem marinas urbanas ou isoladas. Estas sendo de dimensões não exacerbadas, dadas as restrições ambientais previstas em legislação e ao o alto custo de investimento impedindo a viabilidade de um empreendimento de maior porte e complexidade. Há duas considerações distintas para os tipos urbanos: a do equipamento propriamente dito e a da zona de entorno. Esta difere-se da anterior por abranger atividades não apenas diretamente voltadas à navegação, mas também indiretas ou desconectas. Trata-se de uma maneira de identificar a interferência da náutica no local considerado e a relação dessa expressão contemporânea da

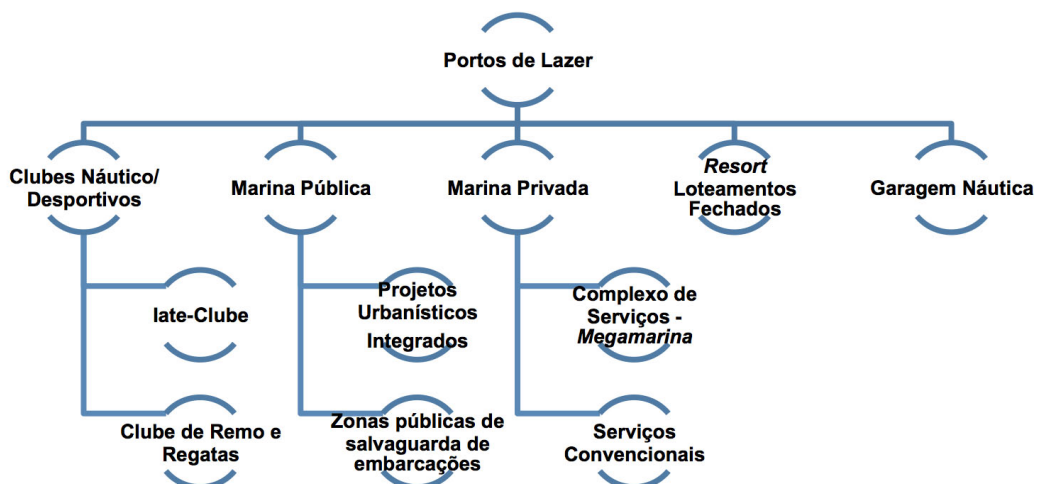
navegação na cultura e na imagem do lugar. Constatação que eleva ao turismo a via de ação sobre tais espaços: equipamentos ou infraestruturas urbanas. R. Boullón (2002) fornece um elemento importante à essa análise: a diferenciação entre equipamento turístico e infraestrutura:

[...] em alguns casos, quando o tamanho de uma instalação turística aumenta, como uma marina que funciona fora de um hotel, tal construção deixa de ser instalação para passar a fazer parte da infraestrutura. A causa da mudança de classificação não é arbitrária, porque, com efeito, são coisas diferentes, já que, ao aumentar de tamanho, os serviços de uma marina, além de serem franqueados a todo tipo de usuários, devem agregar outras comodidades. (Boullón, 2002:54-55)

Ao se tornarem infraestruturas, marinas passam a “bens territoriais que, pelo porte e necessidades funcionais, exigem reorganização do território representando uma ocasião privilegiada de reordenamento qualitativo do solo” (Yázigi, 2009:396). Este autor ainda apresenta uma listagem de justificativas e requisitos gerais de marinas. Dentre tais aspectos, destaca-se duas passagens, que conferem com os requisitos de caráter estrutural, apontado por Boullón: “estima-se que cada berço numa marina gere, em média, quatro empregos e que em conjunto ative 51 ramos da economia” e, “a ambiência criada por marinas pode acabar sendo a pedra angular da imagem de um município” (Idem. Ibid. 396 sqq).

Como parte dos resultados deste estudo, a seguinte contribuição busca avançar na construção de um saber analítico ao tema, sem visar seu esgotamento. Trata-se de uma proposta descritiva comentada sobre as diferentes manifestações de marinas, apontando para sua característica predominante (não impede particularidades que se diferenciem). Visa, tão somente, oferecer um ponto de referência técnico ao assunto, estando aberto a todo o tipo de apreciação que seja útil ao planejamento.

Figura 2 – Classificação de portos de lazer



Fonte: Telles (2012)

É importante considerar que tal classificação pode ser em vão, uma vez que é possível encontrar diferentes tipos acima descritos conjugados em uma mesma situação. Devido ao fato de uma instalação náutica denominada marina ser confundida enquanto mais de um tipo de equipamento, é comum ocorrer sobreposição de atribuições ou características. Em muitos lugares do litoral brasileiro essa indefinição causa a generalização pelo termo marinas, por ainda não ter-se atingido uma maturidade técnica sobre a náutica.

Figura 3 – Classificação comentada

Clubes náutico-desportivos	Iates-Clube	Locais de uso exclusivo para associados. Possuem regimento, agenda e particularidades próprias de um clube. Geralmente concentram um perfil consolidado de usuários. Nem sempre se orientam ao exercício principal da náutica, mas como espaços de reunião social, estando ou não atrelado ao propósito de <i>status</i> e/ou convivência. Clubes que sucederam os clubes desportivos ao terem sido apropriados por segmentos sociais dominantes, no segundo quartel do século XX. Por terem se constituído a partir das agremiações, alguns destes clubes realizam encontros dos esportes de remo e regatas e eventos comemorativos ao longo do ano.
	Clubes de Remo e Regatas	Precusores da náutica como lazer e desportes no Brasil, muitos destes clubes estão extintos ou atuam de maneira predominante noutras modalidades esportivas.
Marinas públicas	Projetos Urbanísticos Integrados	Complexo delimitado e reservado ao trânsito livre de pessoas podendo oferecer, além das vagas destinadas às embarcações, atrativos turísticos, comércio, manifestações culturais. Tipo de espaço inexistente nas cidades litorâneas brasileiras. Geralmente associados a projetos de revitalização urbana, requerendo projeto territorial e urbanístico apurado e forte envolvimento do poder público municipal, a quem cabe atender os interesses da população, relativizando operações especulativas do setor imobiliário negociando e cobrando-lhe contrapartidas, bem como conduzir a definição de critérios de distribuição de espaços feirantes, comerciais e turísticos.
	Zonas Públicas de Salvaguarda de embarcações	Estruturas de baixa complexidade para suporte e atracagem de embarcações. Disseminadas ao longo do litoral brasileiro em diferentes espaços: zonas urbanas, no entorno de áreas protegidas e em outros rincões de orla. Organizadas de acordo com critérios associativos/comunitários do lugar. Por se constituírem em espaços naturais de atracagem somados de estruturas mínimas de apoio (trapiches, molhes, poitas, rampas, canal e sinalização), atendem ao turismo, sem no entanto potencializá-lo. De mesma maneira, recebem menores variedade de investimentos, densidade normativa e formas de cooperativismo, reduzindo sua gestão à manutenção.
Marinas privadas	Complexos ou Megamarina	Caracterizam os grandes complexos de serviços atuantes em torno de uma marina. Empreendimentos que agregam em suas posses diversas outras empresas e atividades ligadas ao turismo náutico. Por receberem grande número de empresas especializadas, constituem-se no local propício de inovação, sobretudo mercadológica.
	Marinas Convencionais	Modalidades de empresa padrão, em que se reúnem atividades e produtos voltados aos seus clientes. Apresentam alguns serviços a mais do que unicamente a operação com embarcações. Diferem em tamanho e forma das anteriores. Dependendo da localização, podem assumir funções diversificadas de lazer, alimentação, serviços e outras atividades cidadinas.
Marinas indiretas	Marinas Resort	Complexos hoteleiros de maior sofisticação que oferecem, de maneira complementar, serviços de marina.
	Loteamentos Fechados com marina	Padrões de urbanização restrita. Assemelham-se às citê-lacustres (PEARCE, 1978). Em um país como o Brasil, de grande dualidade social e rigorosa legislação ambiental, se caracterizam como espaços raros. Por serem condomínios residenciais, são fortemente sazonais. Não geram frentes de trabalho perenes, senão no âmbito do mercado imobiliário.
	Garagens Náutica	Instalações de abrigo para embarcações. Oferecem serviços elementares. Pelo aspecto de nível mais rudimentar (baixa ou nula diversidade de serviços), não chegam a atender, diretamente, o turismo.

Fonte: Telles (2012)

GÊNESE DAS MARINAS LITORÂNEAS NO BRASIL: FENÔMENO EM TRANSFORMAÇÃO

Os antecedentes históricos que resultam nas marinas enquanto expressões territoriais do turismo e lazer náutico remetem a uma busca por informações que expliquem este tipo de relação entre o homem e a água. Mesmo antes da proliferação do turismo no Brasil, já existiam manifestações sobre as atividades náuticas através dos portos desportivos e dos iates-clubes. Paradoxalmente, em tempos de turismo consolidado e institucionalizado, as atividades náuticas pouco ou nada avançaram como tecnologias de gestão. Exemplo disso é a inserção da atividade de cruzeiros marítimos a esse chamado segmento de turismo (Brasil, 2008), mais propenso a uma mistura elementar de assuntos que, quando muito, se complementam.

O surgimento e a evolução das práticas náuticas de lazer constituiu-se em três períodos. Às funções dos objetos, em cada período histórico, relaciona-se à particularidades de seus tempos. Revela-se três fases nesse processo, tais quais denominadas: clubes de remo e de regatas, iates-clubes e marinas (Figura 4).

Os Clubes de Regatas e Remo no Brasil surgiram na segunda metade do século XIX e início do século XX. Especialmente nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul. De acordo com estudo de Henrique Licht (1986), “em 1º de Novembro de 1851, em Botafogo, foi realizada a primeira regata no Rio de Janeiro” (p.142), promovida pelo Almirante Joaquim Marques Lisboa, Patrono da Marinha Nacional, tendo se constituído em “um grande acontecimento desportivo e social” (VILLAR, 1950:321).

Se, por um lado, a era dos iates-clubes afirmou o esporte e o lazer náutico como práticas seletas na sociedade brasileira, por outro, a implantação de marinas, nos fins da década de 1970 e início de 1980, não ocasionou menores restrições. Apesar de amplo potencial de dinamização territorial, sob a perspectiva das relações de trabalho e da identificação espacial, a gênese das instalações portuárias destinadas ao lazer permite considerar sua constante refuncionalização, mas com características de fundo mantidas: a de baixa permeabilidade social.

Figura 4 - Evolução da navegação de lazer no Brasil



Fonte: Telles (2012)

O que hoje denomina-se marinas é a evolução de instalações anteriormente denominadas portos desportivos, após, iates clubes. Na atualidade as marinas significam, entre suas diversas dificuldades de afirmação no litoral brasileiro, como equipamentos ou infraestruturas urbanas relevantes à organização do território e ao desenvolvimento. É no forte apelo turístico que tais instalações merecem ser discutidas, sem que se omita seu caráter de contradição em coexistência com o de possibilidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O tema proposto possui uma ampla variedade de abordagens na literatura científica, tecnológica, romancista e outras mídias. São importantes contribuições que tornam, ao mesmo tempo, o tema em objeto de preocupação social e difícil apreensão metodológica. Se não for bem delimitado enquanto sua proposta de abordagem e contexto de aplicação, acaba sofrendo o risco de esmaecer no universo do conhecimento. Neste sentido, as propostas de sistematização se tornam indispensáveis para que sejam dadas as devidas investidas em âmbito científico, tecnológico, econômico e político.

O turismo náutico oferece a possibilidade de se realizarem leituras territoriais que apontem para a necessidade de aprimoramento das metodologias que se dirigem ao assunto, e de novas posturas regulatórias. Isto se dá tanto pela dimensão simbólica que lhe compete quanto pelos rearranjos produtivos que ocasiona. Trata-se de dirigir um questionamento político sobre o turismo, em cada uma de suas correntes teóricas predominantes.

No Brasil, as perspectivas territoriais sobre o litoral se manifestam em âmbitos restritos de debates. O mar carece de um posicionamento sistemático na organização do território, enquanto espaço de usos múltiplos - espaço de fluxos, espaço de fronteira com o mundo, recurso biotecnológico e mineral, espaço de estratégia para a própria identidade dos territórios litorâneos – e não somente usos privilegiados e hegemônicos. Buscar uma geopolítica na dimensão dos lugares pode ser uma via de acesso para ampliação de tais debates.

Tanto na escala dos lugares urbanos como das relações de trabalho percebe-se, para a questão náutica brasileira, lacunas de intervenção. Por sua vez isto implica em medidas de planejamento para a região litorânea brasileira. As marinas e a náutica tornadas fenômeno inteligível, demonstrado pelos resultados apontados por este trabalho, carecem de outras abordagens, bem como da reformulação das aqui trazidas, para alcançarem um patamar de intervenção técnica, política e interdisciplinar. Assim poderão contribuir com a rediscussão sobre os rumos e legados do turismo no país. É oportuno questionar quais seriam os alcances via turismo nesse contexto temático, e qual o papel do planejamento. Aproximar turismo e território pode ser um caminho. Resta, portanto, que sejam reguladas as marinas, mas também outras atividades e práticas, tornando a náutica como um vetor que propicie sentido à identificação territorial de toda a sociedade, ainda que esta possua diferentes expressões.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agência Brasil (2009). "Navegação de cabotagem necessita de portos melhores e mais navios para crescer". Disponível em: www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2008/04/18/materia.2008-04-18.5355328512/view (acessado em 15/06/2009).
- Associação Nacional de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR) (2009). Tema do Encontro, Anais do XIII Encontro Nacional da ANPUR. Florianópolis.
- Azevedo, F. (2010). "Projeto Conceitual de Marinas". Disponível em: www.sportnautica.com.br/projetos/marinas_01.htm (acessado em 17/02/2010).
- Becker, B. (1995). Levantamento e Avaliação da Política Federal de Turismo e seu Impacto na Região Costeira. Ministério do Meio Ambiente, PNMA, BIRD/PNUD. Brasília.
- Becker, B. (1996). "Políticas e Planejamento do Turismo no Brasil". In: Yázigi, E.; Carlos, A. F. A.; Cruz, R. C. A.; Turismo: espaço, paisagem e cultura. São Paulo: Hucitec.
- Beni, M. C. (2006). Política e planejamento de turismo no Brasil. São Paulo: Aleph.
- Boullón, R. C. (2002). Planejamento do Espaço Turístico. Bauru: Edusc.
- Brasil (2002). Ministério do Meio Ambiente. Projeto Orla: Fundamentos para a gestão integrada. Brasília.
- Brasil (2007). Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Regional - PNDR e dá outras providências. Brasília.
- Brasil (2008). Turismo Náutico: Orientações Básicas. Ministério do Turismo/ Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Brasília.
- Castro, I. E. (2009a). "Novas abordagens do Desenvolvimento Regional: escalas de análise e de ação política". Palestra conferida durante a mesa redonda Em XIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional. UFSC: Florianópolis.
- Castro, I. E. (2009b). Geografia e Política: Território, escalas de ação e instituições. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Chapapria, V. E. (2000) Futuro y expectativa del Turismo Náutico. Valencia: Agencia Valenciana del Turismo.
- Chapapria, V. E. (2001) La Oferta Turística de las Estaciones Náuticas. Valencia: Agencia Valenciana del Turismo.
- Chapapria, V. E. (2003) La Encrucijada del Turismo Náutico. Valencia: Agencia Valenciana del Turismo.

- Corrêa, R. L. (2010). "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.
- Ferreira, L. S.; Gomes, R. C. C. (2011). "Organização das Políticas Públicas de Turismo no Brasil e no Rio Grande do Norte", Revista da Associação Nacional de Pesquisa em Geografia, v. 7, n. 7, pp. 45-49, jan./jul.
- Harvey, D. (2001). *Condição Pós-Moderna: Uma Pesquisa sobre as origens da Mudança Cultural*. SP: Ed. Loyola.
- Heidkamp, C. P. (2008). A theoretical framework for a spatially conscious economic analysis of environmental issues, *Geoforum* n. 39, pp. 62-75.
- Lacoste, Y. (2010). *Geografia. Isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra*. Campinas: Papirus, 2010.
- Lett Jr. J. W. (1983) "Ludic and Liminoid aspects of Charter Yacht Tourism in the Caribbean". In: *Annals of Tourism Research*. v.10, pp.35-56.
- Licht, H. (1986). *O remo através dos tempos*. Porto Alegre: Corag.
- 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.
- Michaelis (1998) *Moderno dicionário da língua portuguesa*. São Paulo: Melhoramentos.
- Moura, D. A. (2008). *Análise dos principais segmentos da indústria marítima brasileira: estudo das dimensões e dos fatores críticos de sucesso inertes à sua competitividade*. Tese de doutorado: Escola Politécnica da Universidade de São Paulo.
- Moura, D. A., Botter, R. C., Silva, A. S. (2007). "The Scenario of Brazilian Yachting Industry", *Anais do 5º Congresso Internacional de Tecnologia, Inovação e Pesquisa Marítimos – Barcelona*.
- Nunciaroni, M. (2009). *Velejando com Deus: como mudamos o rumo de nossas vidas*. Jundiaí.
- Pelegrini Filho, A. (2000) *Dicionário Enciclopédico de Ecologia e Turismo*. São Paulo: Manole.
- Santos, M. (2003) *Economia Espacial*. 2ª Ed. (1979). São Paulo: Edusp.

- Santos, M. (2008) *A Natureza do espaço: Técnica e tempo razão e emoção*. 4ª Ed., 4ª Reimpressão (1996). São Paulo: Edusp.
- Santos, M. (2010) *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 19ª ed. Rio de Janeiro: Record.
- Santos, M.; Silveira, M. L. (2001) *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record.
- Souza, M. L. (2003). *Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand.
- Sonnic, 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
- Steinberger, M. (2006). *Território Ambiente e Políticas Públicas*. Brasília: Paralelo 15/ LGE.
- Telles, D. H. Q. (2011). "Marinas e portos de lazer na organização do território: escalas, planejamento e densidade técnica no litoral sul fluminense". *Anais do IX Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa em Geografia*, Goiania: UFG.
- Telles, D. H. Q. (2012). *Possibilidades de reorganização territorial apoiada na imagem náutica a partir de Angra dos Reis/RJ*. Tese de doutorado: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia. Universidade de São Paulo.
- Torre, F. (1994). *Administración Hotelera*. México: Trillas.
- Vainer, C.B. (2007) "Fragmentação e Projeto Nacional: Desafios para o Planejamento Territorial", *Anais do XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Belém: UFPA.
- Vera, F. et. al (1997). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel Geográfica.
- Villar, F. Marquês de Tamandaré: sua época, sua vida, sua glória. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1950.
- Yázigi, E. (2001). *A alma do Lugar: turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas*. São Paulo: Contexto.
- Yázigi, E. (2009) *Saudades do Futuro: por uma teoria do planejamento territorial do turismo*. São Paulo: CNPq/Plêiade.

NOTAS

¹ Em consonância a esse discurso sobre a necessidade de estímulos à modernização da navegação, ampliação da indústria naval e organização portuária estão diferentes órgãos, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Confederação Nacional do Transporte (CNT), Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Trafego Portuário (Fenavega), Secretaria Nacional de Portos, entre outras (Agência Brasil, 2008).

² O transporte por vias hídricas é o que menos agrega o uso de biomassa (!); argumento que explicita a controversa postura brasileira frente ao discurso ambientalista que tenta rotular internacionalmente.

³ Torna-se importante advertir ao leitor que neste país não há um legado teórico suficientemente preparado para que seja realizada um panorama analítico de base. Acredita-se que haja alguma coisa um pouco mais avançada com relação ao outro subsistema dos estudos náuticos de turismo: os cruzeiros marítimos. Isto devido à ascendência do mesmo na faixa litorânea, e sua forte diversificação no perfil da demanda. A tentativa de contextualização temática, a partir do subsistema de marinas, para a empiria referida será pontuada desde poucas contribuições existentes na literatura. Pode-se considerar que este trabalho vise colaborar com a formação de um campo incipiente para o turismo e para o planejamento.

⁴ A pesquisa bibliográfica sobre o tema das marinas resultou em extensa discussão metodológica, que pode ser conferida em Telles e Ribeiro (2010) e Telles (2012).

⁵ O termo, em inglês, é costumeiro em tratar o assunto de embarcações náuticas no âmbito internacional.

⁶ Programa de Mobilização da Indústria Nacional para o Óleo e Gás, Ministério de Minas e Energia.

⁷ "Environmental Economic Geography" Livre tradução.

⁸ FONATUR, 2001. "Documento Básico Oficial: Proyecto Escalera Nautica del Mar de Cortes". <http://www.escaleranautica.com/general.html> (acessado em: 08.11.2004).

⁹ Em itálico alguns termos específicos utilizados pelo autor.

¹⁰ Do original “*Il s’agit d’une identité construite à partir d’une relation affective avec le milieu maritime*”. Traduzido pelo autor.

¹¹ Do equivalente em inglês *charter*.

¹² Tal fato se refere ao Projeto Orla, que demonstra fragilidades ao generalizar a necessidade de descentralização de políticas públicas para esses espaços. Segundo sua própria definição é “uma estratégia de descentralização de políticas públicas, enfocando [...] a Orla Marítima” (Brasil, 2002, p.05).

¹³ Destacam-se o papel complementar e a atuação institucional do Programa Bandeira Azul e de algumas das inúmeras ONGs atuantes nos espaços litorâneos.

¹⁴ A exemplo dessa seleção espacial, a proposta metodológica e normativa inserida no Projeto Orla sugerem, a mesmo tempo, avanços e restrições. Trata-se de um programa inserido num plano maior (Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro). Resta identificar em que instância se divorcia o espaço de sua totalidade.

¹⁵ Um exemplo bastante elucidativo a este aspecto pode ser encontrado em J. Lett Jr. (1983), que se volta à uma abordagem antropológica das origens do turismo náutico no Caribe, a partir da década de 1970.



FICHA BIBLIOGRÁFICA:

Queiroz_Telles, D. H. Marinas e náutica no litoral brasileiro:
aportes metodológicos introdutórios para a pesquisa
e o planejamento territorial do turismo.

El Periplo Sustentable. México:

Universidad Autónoma del Estado de México,

julio/diciembre 2013, núm. 25

<http://www.uaemex.mx/plin/psus/periplo25/articulo_05.pdf>.

[ISSN: 1870-9036].