

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
CENTRO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Turismo Náutico em Angra dos Reis – RJ:
a sustentabilidade em questão

Márcio Bastos Medeiros

Orientador: Elimar Pinheiro do Nascimento

Dissertação de Mestrado

Brasília-DF, fevereiro/2011

Medeiros, Márcio Bastos
Turismo Náutico em Angra dos Reis – RJ: a sustentabilidade em questão./ Márcio Bastos Medeiros.
Brasília, 2011.
105 p. : il.

Dissertação de Mestrado. Centro de Desenvolvimento Sustentável.
Universidade de Brasília, Brasília.

1. Turismo náutico. 2. Turismo. 3. Angra dos Reis. 4. Sustentabilidade. 5. Desenvolvimento Sustentável. I. Universidade de Brasília. CDS. II. Título.

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias desta dissertação e emprestar ou vender tais cópias, somente para propósitos acadêmicos e científicos. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta dissertação de mestrado pode ser reproduzida sem a autorização por escrito do autor.

Assinatura

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
CENTRO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

**Turismo Náutico em Angra dos Reis – RJ: a sustentabilidade em
questão**

Márcio Bastos Medeiros

Dissertação de Mestrado submetida ao Centro de Desenvolvimento Sustentável da Universidade de Brasília, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do Grau de Mestre em Desenvolvimento Sustentável, área de concentração em Política e Gestão Ambiental, opção profissionalizante.

Aprovado por:

Elimar Pinheiro do Nascimento, Doutor (CDS-UnB)
(Orientador)

Magda Eva Soares de Faria Wehrmann, Doutora (CDS-UnB)
(Examinadora Interna)

Iara Lucia Gomes Brasileiro, Doutora (CET-UnB)
(Examinadora Externa)

Brasília-DF, 4 de fevereiro de 2011

Dedico este trabalho ao meu filho João Pedro. Que a geração dele e as que vierem depois possam usufruir das belezas naturais que tanto me encantaram e me motivaram a seguir em frente no tempo em que vivi em Angra dos Reis-RJ.

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Dr. Elimar Pinheiro do Nascimento, incansável e persistente orientador e amigo que acreditou mais do que ninguém, desde o início, que esse trabalho era possível. Minha eterna gratidão.

À minha família, que apoiou incondicionalmente minha dedicação a essa pesquisa, inclusive suportando minha ausência e alterações de humor. Esse resultado também é de vocês.

Ao Centro de Desenvolvimento Sustentável da Universidade de Brasília, responsável por fazer germinar a semente da sustentabilidade que vivia latente em meus pensamentos. Professores, servidores, colegas de classe e entusiastas do CDS, é um prazer compartilhar dessa história com vocês.

Ao amigo Denis Sant'Anna Barros, que me incentivou e propiciou as condições necessárias para que eu pudesse lançar-me nessa empreitada. Você foi fundamental nisso tudo.

À Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, minha casa institucional, que despertou em mim a visão holística do desenvolvimento. Espero poder, a partir de agora, contribuir com mais senso crítico nos debates e proposições voltadas ao verdadeiro e único desenvolvimento possível ao nosso Brasil.

À Universidade Federal da Integração Latino-Americana, meu refúgio profissional, que, a despeito de toda atenção que necessita uma instituição em processo de implantação, compreendeu a importância da conclusão desse trabalho e propiciou as condições necessárias para tal. Minha admiração e orgulho de fazer parte desse projeto de integração da América Latina pela via do conhecimento.

À Marinha do Brasil, responsável por boa parte da minha formação e instituição que me possibilitou viver em Angra dos Reis-RJ e desenvolver o amor pela atividade náutica. Muito da oportunidade de realizar esse trabalho advém de minha eterna relação com a Marinha do Brasil.

A todos os entrevistados durante a pesquisa de campo, pelo tempo que dedicaram a me receber e pelo senso de relevância que invariavelmente demonstraram acerca do objeto pesquisado. Sem vocês nada disso teria sido possível.

Algumas vezes me extasiei com os odores das árvores e das flores e com os sabores dessas frutas e raízes, tanto que pensava comigo estar perto do Paraíso Terrestre. E o que direi da quantidade de pássaros, das cores das suas plumagens e cantos, quantos são e de quanta beleza? Não quero me estender nisto, pois duvido que me dêem crédito.

Américo Vespúcio, em 6 de janeiro de 1502,
contemplando a região que viria a chamar de
Angra dos Reis

RESUMO

O turismo está em franca expansão e se desenvolvendo a taxas bastante significativas no Brasil. Em Angra dos Reis – RJ, o turismo náutico em especial, vem crescendo muito nas últimas décadas, com aumento do fluxo de turistas, da frota e do tamanho das embarcações. Toda essa expansão acarreta maior pressão do homem sobre a natureza e provoca a mudança das práticas e costumes locais. O presente trabalho partiu da hipótese orientadora de que o turismo náutico praticado em embarcações a motor acarreta maior impacto sobre o meio ambiente e a sociedade local do que o praticado em embarcações a vela. O objetivo central do estudo foi analisar o impacto socioambiental da exploração do turismo náutico no município de Angra dos Reis – RJ, comparando o turismo praticado em embarcações a vela com o praticado em embarcações a motor. Para tanto, partiu-se da caracterização do turismo náutico como segmento da atividade turística e sua participação na economia de Angra dos Reis – RJ. Foram identificados os potenciais impactos ambientais causados pelas embarcações a motor e a vela e apurado, junto a pessoas envolvidas com o turismo náutico na região, a potencialidade desses impactos ambientais decorrentes de cada um dos ramos do turismo náutico, além de possíveis conflitos socioambientais associados. Sendo um estudo qualitativo, nesse trabalho foram examinados não apenas quem causa poluição, mas também como essa poluição é causada. Em seguida, foi analisado o papel das administrações governamentais na gestão dos conflitos socioambientais que envolvem o turismo náutico como ator. Por fim, verificada a hipótese que orientou o trabalho, ações imediatas e de médio prazo foram propostas visando a expansão do turismo náutico, com a melhoria da qualidade de vida da população local e com respeito ao meio ambiente.

Palavras-chave: Turismo náutico; Turismo; Angra dos Reis; Sustentabilidade; Desenvolvimento Sustentável.

ABSTRACT

Tourism in Brazil is in great expansion and developing in very significant rates. In Angra dos Reis – RJ, the nautical tourism, in special, has been growing consistently in the last few decades, with the raising of the tourists flow, the flotilla and boat sizes. All these expansion increases the human pressure on the environment and causes changes in the local practices and customs. The present work is based on the orienting hypotheses that nautical tourism practiced in power boats cause greater impact on the environment than when practiced in sail boats. The main goal of the study was to analyze the socio-environmental impact of the nautical tourism exploration in Angra dos Reis, comparing the tourism practiced in sail boats with the one practiced in power boats. Therefore, stating the nautical tourism as a segment of the touristic activities and its participation in the economy of Angra dos Reis – RJ. The potential environmental impacts caused by sail or power boats have been identified and people involved in the nautical tourism in the region were asked about the potentiality of these environmental impacts on each area of the nautical tourism, besides possible socio-environmental conflicts. Being a qualitative study, in this work had been examined not only who cause pollution, but also as this pollution is caused. After that, the role of the governmental administration in the management of socio-environmental conflicts involving the nautical tourism was analyzed. Finally, verifying the hypotheses that oriented the study, short and medium term actions, respecting the environment, are proposed in order to expand the nautical tourism and improve life quality for the local population.

Keywords: Nautical tourism; Tourism; Angra dos Reis; Sustainability; Sustainability Development.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Menu “Destinos” do Portal do Ministério do Turismo.....	32
Figura 2: Planta interna do veleiro Delta 45	53
Figura 3: Planta interna do veleiro Delta 36	54
Figura 4: Renderização interna do veleiro <i>Multichine 28</i>	55
Figura 5: Renderização externa do veleiro <i>Multichine 28</i>	55
Figura 6: Renderização interna do veleiro <i>Multichine 23</i>	55
Figura 7: Renderização externa do veleiro <i>Multichine 23</i>	56
Figura 8: Foto vaso sanitário manual marca <i>Jabsco</i>	56
Figura 9: Diagrama de fundeio de embarcação	57
Figura 10: Foto de Jet Ski modelo <i>Seadoo RXT 260 IS 2010</i>	58
Figura 11: Ilustração de veleiro com a força do vento e de sustentação da quilha.....	87

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Mapa Oficial do Estado do Rio de Janeiro	63
Mapa 2: Mapa Oficial do Estado do Rio de Janeiro (parte)	63
Mapa 3: Unidades de Proteção Ambiental do Estado do Rio de Janeiro (abril – 2008) (adaptado)	65
Mapa 4: Trajeto entre o Terminal Rodoviário (A) e a Estação Santa Luzia (B), Angra dos Reis-RJ.....	72
Mapa 5: Condomínio Porto Frade, Angra dos Reis-RJ	87
Mapa 6: Marina Porto Bracuhy, Angra dos Reis-RJ.....	88

LISTA DE FOTOS

Foto 1: Veleiro classe <i>Optimist</i>	48
Foto 2: Veleiro classe <i>Holder 12</i>	49
Foto 3: Veleiro classe <i>Laser</i>	49
Foto 4: Veleiro classe <i>Dingue</i>	49
Foto 5: Veleiro classe <i>Hobie Cat 14</i>	50
Foto 6: Veleiro classe <i>Star</i>	50
Foto 7: Escuna, Saveiro e Canoa de Pena	52
Foto 8: Veleiro <i>Delta 45</i>	54
Foto 9: Veleiro <i>Atalaia</i> , modelo <i>Delta 36</i>	54
Foto 10: Lancha modelo <i>Ventura 215 Cabin Comfort</i>	59
Foto 11: Interior de Lancha modelo <i>Schaefer 385</i>	59
Foto 12: Traineira <i>Black Gold</i> (8 passageiros)	60
Foto 13: Traineira <i>Rei do Rio</i> (11 passageiros).....	60
Foto 14: Traineira <i>Velho Marinheiro</i> (50 passageiros).....	60
Foto 15: Procissão Marítima de Ano Novo (2008).....	70
Foto 16: Restaurantes na Estação Santa Luzia, Angra dos Reis-RJ.....	72
Foto 17: <i>Shopping</i> e Marina <i>Pirata's Mall</i>	76
Foto 18: Deslizamento no Morro da Carioca, Angra dos Reis-RJ	77
Foto 19: Estação Santa Luzia, Angra dos Reis-RJ	81
Foto 20: Praia do Dentista em dias normais	89
Foto 21: Praia do Dentista em alta temporada.....	89

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Comparativo da receita cambial turística: Mundo, América do Sul e Brasil – Período 1999-2008.....	27
Tabela 2: Receita cambial turística dos principais países receptores de turistas – Período 2005-2008	29
Tabela 3: Conta do turismo no Brasil – Período 1999-2008.....	30
Tabela 4: Composição do Produto Interno Bruto de Angra dos Reis-RJ por Setor – Período 2002-2005	68
Tabela 5: Produto Interno Bruto – PIB – Período 2002-2005	68

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Vinculação institucional e marcos da intervenção governamental no turismo.....	26
Quadro 2: Conceitos relacionados à náutica (elaboração própria).....	34
Quadro 3: Distribuição dos tipos de embarcação quanto à sua propulsão (elaboração própria).....	38
Quadro 4: Principais perfis do turista náutico (elaboração própria).....	38
Quadro 5: Critérios de sustentabilidade.....	43
Quadro 6: Exigências de nível de habilitação para conduzir embarcações de Esporte e Recreio.....	51
Quadro 7: Atributos das Unidades de Conservação de Angra dos Reis – RJ.....	66

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Comparação da evolução da Receita cambial turística no Brasil com o PIB brasileiro no período 1999-2008 (elaborado pelo autor)	28
Gráfico 2: Balanço de benefícios do projeto.....	46

LISTA DE SIGLAS

BRASIL CRUISE – Associação Brasileira de Terminais de Cruzeiros Marítimos

CDS – Centro de Desenvolvimento Sustentável

Cide – Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro

CNTUR – Conselho Nacional do Turismo

Combratur – Comissão Brasileira de Turismo

CSN – Companhia Siderúrgica Nacional

DPC – Diretoria de Portos e Costas / Marinha do Brasil

DVC – Dentro dos limites de visibilidade da costa

Eletronuclear – Eletrobras Eletronuclear Ltda.

Embratur – Empresa Brasileira de Turismo

FMM – Fundo Municipal do Meio Ambiente

Fungetur – Fundo Geral do Turismo

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Icar – Iate Clube de Angra dos Reis

ICMBio – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade

IEF/RJ – Fundação Instituto Estadual de Florestas

Inea/RJ – Instituto Estadual do Ambiente - RJ

LI – Licença de Instalação

MTur – Ministério do Turismo

Normam-03/DPC – Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

ONG – Organização não-governamental

PIB – Produto Interno Bruto

Plantur – Plano Nacional de Turismo

Pmar – Prefeitura Municipal de Angra dos Reis

PMT – Plano Nacional de Municipalização do Turismo

PNT 2007-2010 – Plano Nacional do Turismo 2007-2010

Prodetur-NE – Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste do Brasil

Prodetur-SUL – Programa de Desenvolvimento do Turismo no Sul do Brasil

Ripeam – Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar

SR – Sem Restrições (empregado para definir limites de navegação).

Tebig – Terminal Petrolífero da Ilha Grande

TurisAngra – Fundação de Turismo de Angra dos Reis

UnB – Universidade de Brasília

Unicamp – Universidade de Campinas

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS.....	9
LISTA DE MAPAS.....	10
LISTA DE FOTOS.....	11
LISTA DE TABELAS.....	12
LISTA DE QUADROS	13
LISTA DE GRÁFICOS.....	14
LISTA DE SIGLAS.....	15
INTRODUÇÃO	19
1 O TURISMO NÁUTICO E SUA RELAÇÃO COM A SUSTENTABILIDADE	23
1.1 CARACTERIZAÇÃO DO TURISMO COMO ATIVIDADE ECONÔMICA.....	23
1.1.1 Identificação do turismo náutico como um dos segmentos do turismo	30
1.2 A RELAÇÃO DO TURISMO NÁUTICO COM A SUSTENTABILIDADE.....	40
1.2.1 Definição e delimitação do conceito de sustentabilidade	40
1.2.2 Breve análise do turismo náutico à luz da sustentabilidade.....	46
2 TURISMO NÁUTICO EM ANGRA DOS REIS – ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS E AMBIENTAIS... 61	
2.1 CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO DE INTERESSE: ANGRA DOS REIS – RJ	61
2.1.1 Aspectos históricos e localização	61
2.1.2 Aspectos Demográficos e Ambientais.....	64
2.1.3 Aspectos Econômicos.....	67
2.2 A RELEVÂNCIA DO TURISMO NÁUTICO PARA ANGRA DOS REIS – RJ	69
2.2.1 A cadeia econômica do turismo náutico em Angra dos Reis	70
3 A PERCEPÇÃO DOS ENVOLVIDOS COM O TURISMO NÁUTICO EM ANGRA DOS REIS EM RELAÇÃO AOS IMPACTOS AMBIENTAIS E CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS.....	74
3.1 METODOLOGIA.....	74
3.2 DEPOIMENTO DO AUTOR.....	75
3.3 RESULTADOS	77
3.3.1 O que atrai o turista a Angra dos Reis?	78
3.3.2 Como enxergam o turismo náutico em Angra dos Reis?	80
3.3.3 Qual o tempo médio de permanência do turista em Angra dos Reis?	82
3.3.4 Qual o perfil do turista que visita Angra dos Reis?	83
3.3.5 Como funciona a cadeia produtiva do turismo em Angra?	84
3.4 IMPACTOS AMBIENTAIS RELACIONADOS AO TURISMO NÁUTICO NA PERCEPÇÃO DOS ENTREVISTADOS.....	89
3.5 CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS ENVOLVENDO O TURISMO NÁUTICO	94

3.5.1	O caso da Associação dos Barqueiros do Frade	96
3.5.2	A postura do governo local na gestão de conflitos socioambientais que envolvam o turismo náutico	98
CONCLUSÃO		100
REFERÊNCIAS.....		102
APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA		105

INTRODUÇÃO

A prática da atividade náutica está intimamente ligada à história do Brasil e à origem dessa nação. Os portugueses tomaram posse do território brasileiro devido à sua superioridade naval nos séculos XV e XVI, os negros escravizados foram trasladados de portos africanos para a costa brasileira em navios negreiros e os povos indígenas que habitavam o Brasil àquela época já eram exímios canoieiros. As diversas disputas pela posse do território envolvendo portugueses, franceses, ingleses e holandeses, normalmente desembocavam em uma série de batalhas navais relacionadas a esses conflitos.

Na atualidade, a atividade náutica costuma ser lembrada como esporte, lazer ou aventura. Nesse espaço, o Brasil coleciona talentos e personagens internacionalmente reconhecidos como os irmãos Torben e Lars Grael, Robert Scheidt, Wilfredo Schürmann e família, além do navegador Amir Klink. Assim, a vocação náutica do Brasil pode ser comprovada, seja por seu histórico, ou mesmo pelos poucos, mas emblemáticos referenciais da atualidade.

Contudo, a atividade náutica no Brasil representa muito mais que esporte, lazer e aventura. Na região amazônica e no pantanal mato-grossense, principalmente nos meses de chuvas, a navegação fluvial e lacustre pode corresponder ao único meio de transporte economicamente viável, quiçá tecnicamente possível.

Além disso, a relação comercial do Brasil com o mundo depende, em grande parte, do transporte marítimo. Cerca de 90% das cargas comercializadas com o mundo exterior passam pelos portos.

Assim, é necessário enfrentar o desafio de trabalhar a potencialidade da atividade náutica é desmistificá-la, sobretudo o turismo náutico, tido como artigo de luxo e ao alcance de poucos.

Considerando a potencialidade de desenvolvimento da cultura náutica no Brasil, surge a preocupação de que a expansão do turismo náutico, ou mesmo a manutenção da exploração já em curso, dê-se em bases sustentáveis. Dessa forma, busca-se viabilizar o desenvolvimento econômico, com a geração de empregos pautada na inclusão social, privilegiando a qualidade de vida das populações locais, respeitando sua cultura e preservando o meio ambiente.

No litoral brasileiro, o município de Angra dos Reis desponta como um dos de maior potencial para o desenvolvimento do turismo náutico. Sua localização, entre o Rio de Janeiro e São Paulo e o relevo de sua costa com a Baía da Ilha Grande e outras tantas ilhas são fatores que levam Angra dos Reis a possuir hoje mais embarcações cadastradas em sua Agência da Capitania dos Portos do que carros emplacados pelo Departamento de Trânsito. Algo insólito no Brasil de estradas e transporte monomodal.

Mas todo esse desenvolvimento tem sido sustentável? Há respeito à conservação ambiental? As populações locais participam dessa atividade econômica e têm sua cultura preservada? A atividade é dinâmica economicamente? Este dinamismo tende a persistir? E em caso positivo, se faz de maneira planejada?

Tendo essas perguntas como orientadoras, essa pesquisa busca respondê-las, sem a pretensão de ser exaustiva, mas com o legítimo intuito de despertar a atenção da comunidade acadêmica e da sociedade em geral para uma atividade econômica diferenciada que vem tomando corpo em um dos inúmeros cartões-postais do Brasil.

A atividade náutica, quando desenvolvida sem a preocupação com a sustentabilidade, pode ser socioambientalmente danosa e, em longo prazo, economicamente insustentável. Motores mal regulados aumentam a poluição do ar e despejam resíduos de combustível nas águas navegadas. Fundeios¹ em áreas de proteção integral provocam danos à superfície do solo e podem comprometer a estabilidade do ecossistema local. Mesmo o acesso a regiões onde não se pode chegar, senão por meio da navegação, também põe em risco aquele ambiente caso o ser humano que o alcança não tome as precauções necessárias à preservação ambiental. Como parte da atividade turística, o turismo náutico pode vir a segregar as populações locais dos visitantes, construindo uma atmosfera artificial para esses últimos e impossibilitando aos primeiros o acesso aos benefícios do desenvolvimento e, em última instância, provocando a marginalização ou mesmo a expulsão das populações originalmente residentes em benefício dos “invasores”. Os desgastes ambientais, quando de monta e desagradáveis ao olhar, podem afastar os turistas, e aos poucos comprometer economicamente a atividade turística, reduzindo sua pujança e fazendo-a perder qualidade, sobretudo, quando se apresentem outros destinos com maior competitividade, seja pela qualidade da atratividade de seus produtos, seja pela relação preço/benefício.

O Brasil possui grande potencial de desenvolvimento da atividade turística náutica. Com 7.367 km de costa, grande quantidade de rios e lagos, clima predominantemente tropical, economia em expansão e conseqüente redução relativa do custo de acesso ao turismo náutico, a tendência é que essa atividade turística sofra uma expansão em ritmo mais acelerado do que o verificado atualmente.

A expansão do turismo náutico em bases socialmente justas e ambientalmente responsáveis torna-se condição essencial para evitar que o crescimento dessa atividade econômica ocorra de forma desordenada e em desrespeito à legislação ambiental e aos interesses das comunidades locais, produzindo desigualdade e degradando o meio ambiente.

¹ Chama-se fundear ou ancorar à manobra de lançar uma âncora ao fundo, para com ela manter o navio seguro por meio de sua amarra. (FONSECA, 1984)

O turismo náutico caracteriza-se pela utilização de embarcações náuticas com a finalidade de permitir a movimentação turística, o usufruto da viagem e de pontos de destinos. Esta definição, baseada na publicação “Turismo Náutico: orientações básicas” editada pelo Ministério do Turismo, contempla como atividade turística náutica toda navegação, independente de característica, seja da embarcação que serve de veículo, seja do corpo d’água onde se faz o deslocamento realizado com finalidade turística ou mesmo seus pontos de atracação para banho, pesca ou outro fim. Contudo, é importante registrar que nem toda utilização de embarcação pode ser considerada turismo náutico.

O transporte marítimo, fluvial ou lacustre realizado única e exclusivamente com o fim de deslocamento do passageiro de um ponto de origem a outro de destino sem o consumo de produtos turísticos no trajeto, aí incluído o próprio deslocamento, não pode ser considerado turismo náutico, mas tão somente transporte náutico, mesmo quando realizado para o consumo de produtos turísticos no destino ou tendo por origem um local onde se praticou o turismo.

Assim, o turismo náutico tem sua natureza definida por um conjunto de atividades diferenciadas (pesca submarina, cruzeiro, passeio curto, navegação a vela, a remo ou a motor etc.) realizadas no meio aquoso (oceanos, mares, lagoas, rios ou lagos).

As atividades econômicas relacionadas ao turismo náutico, em geral, exigem mão de obra qualificada para que sua exploração se dê em padrões que lhes garanta a segurança mínima que a vida humana em um habitat estranho exige. Além disso, cabe ressaltar que o município de Angra dos Reis é detentor de uma das maiores flotilhas de embarcações da América do Sul, e um pessoal experiente e competente na navegação, manutenção e fabricação de barcos e sobressalentes.

Como dissertação de mestrado profissionalizante, esse trabalho visa analisar o impacto socioambiental da exploração do turismo náutico no município de Angra dos Reis – RJ, comparando o turismo praticado em embarcações a vela com o praticado em embarcações a motor. Tem ainda, por objetivos específicos:

- Caracterizar o turismo náutico como ramo da atividade turística e sua participação na economia de Angra dos Reis-RJ.
- Identificar os segmentos do turismo náutico e potenciais impactos ambientais a eles associados;
- Apurar, junto a pessoas envolvidas com o turismo náutico na região, a potencialidade dos impactos ambientais decorrentes de cada um dos segmentos do turismo náutico e identificar possíveis conflitos socioambientais associados;
- Analisar o papel das administrações governamentais na gestão dos conflitos socioambientais que envolvem o turismo náutico como ator e propor ações imediatas e de médio prazo.

No desenvolvimento do trabalho, partimos de pesquisa bibliográfica e comparação de dados relacionados à evolução da atividade náutica, especialmente o turismo, no mundo, no Brasil e em Angra dos Reis, considerando dados existentes de 1990 a 2009.

Como eixo central utilizamos entrevistas semi-estruturadas, que expressam as bases das relações que envolvem empresários, governo local e comunidade em torno da atividade turística náutica em Angra dos Reis. Buscamos nesse levantamento elementos que pudessem suscitar o debate sobre as possibilidades de minimização dos riscos sociais e ambientais decorrentes dessas relações.

A estrutura do presente trabalho contém esta introdução, três capítulos, uma conclusão, referências bibliográficas e anexos.

O primeiro capítulo caracteriza o turismo como atividade econômica e relaciona o turismo náutico com a sustentabilidade. O segundo caracteriza a região de Angra dos Reis-RJ e demonstra a relevância do turismo náutico para esse município. O terceiro capítulo apresenta potenciais impactos ambientais decorrentes do turismo náutico, confrontando o praticado em embarcações a motor com o praticado em barcos a vela. Além disso, por meio de pesquisa etnográfica realizada pelo autor, apresenta as percepções de operadores, entusiastas da atividade náutica, gestores de empreendimentos e dirigentes públicos, entrevistados em Angra dos Reis, a respeito dos conflitos socioambientais relacionados ao turismo náutico. Na conclusão, são propostas medidas a serem adotadas imediatamente e outras em médio prazo com o intuito de tornar mais sustentável o desenvolvimento do turismo náutico na região pesquisada.

1 O TURISMO NÁUTICO E SUA RELAÇÃO COM A SUSTENTABILIDADE

O Brasil oferece uma incrível variedade de roteiros. Temos um potencial sem igual no mundo para o turismo ecológico sustentável, com nossas praias, belezas naturais, rios e florestas. ... Quem viaja busca lazer, mas também conhecimento e cultura. O turismo tem um importante papel na educação e na formação cultural da sociedade.

Marta Suplicy, quando ministra do turismo

O presente capítulo possui dois objetivos centrais: i) caracterizar o turismo como atividade econômica; e ii) relacionar o turismo náutico com a sustentabilidade.

Ao caracterizar o turismo, como atividade econômica, procuramos relacionar a atividade turística à manutenção da cadeia produtiva a ela associada ao tempo em que verificamos que o turismo desdobra-se em diversos segmentos, dentre os quais se identifica o turismo náutico. Tratando desse segmento do turismo, em especial, procuramos apresentar suas características e desdobramento, aprofundamento fundamental para o desenvolvimento deste trabalho.

Não obstante a caracterização do turismo náutico, este capítulo completa-se com uma reflexão sobre a relação dessa atividade com a idéia da sustentabilidade. Faz-se necessária, ainda, a compreensão da noção de sustentabilidade, em suas dimensões essenciais, e uma análise do turismo náutico, considerando suas variadas formas de apresentação. É nesse contexto que procuramos iniciar a confrontação entre o turismo náutico praticado em embarcações movidas pelo vento (a vela), com aquele praticado em embarcações movidas a combustível (a motor), os dois principais tipos de embarcações utilizadas no nosso terreno de pesquisa.

1.1 CARACTERIZAÇÃO DO TURISMO COMO ATIVIDADE ECONÔMICA

Fruto da oportunização do tempo decorrente da revolução industrial e da possibilidade de acumulação de capital, o turismo é uma atividade bastante recente na história das civilizações.

A Organização Mundial do Turismo define turismo como “as atividades de pessoas que viajam para locais que estejam fora de seu ambiente rotineiro a lazer, negócios ou por outros motivos e que neles permanecem por não mais que um ano consecutivo” (OMT e UNSTAT, 1994 *apud* COOPER *et al*, 2007). Para atender a critérios técnicos e estatísticos, o período mínimo de permanência é estipulado em uma noite, excluindo do conceito de turismo os visitantes de um dia, também chamados excursionistas. (COOPER, 2007)

O Ministério do Turismo define turismo como sendo “uma atividade econômica representada pelo conjunto de transações compra e venda de serviços turísticos efetuadas entre os agentes econômicos do turismo. É gerado pelo deslocamento voluntário e

temporário de pessoas para fora dos limites da área ou região em que têm residência fixa, por qualquer motivo, excetuando-se o de exercer alguma atividade remunerada no local que visita” (EMBRATUR, 1992 *apud* MTur, 2010).

Segundo o Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa (2010), em primeira entrada do verbete turismo, este se caracteriza pela “ação ou efeito de viajar, basicamente com fins de entretenimento e eventualmente com outras finalidades (p.ex., culturais)”. É justamente a finalidade da viagem que caracteriza o turismo. Isso porque viagens já existiam desde os primeiros registros históricos da humanidade, mas viagem com a finalidade turística, ou seja, o entretenimento, o estudo de outras culturas, o deleite de outras culinárias ou de paisagens distintas é algo bastante recente.

Para Coriolano (2010, p. 21), o turismo “surgiu quando o homem descobriu o prazer de viajar, não apenas por necessidade e obrigação, mas por ser algo prazeroso, forma de gozo, até se transformar em uma mercadoria como objeto de desejo e de felicidade”.

Outra característica relacionada ao mesmo significado da palavra turismo é o seu aspecto coletivo na “prática ou exercício de excursionar, ger. em grupo, por entretenimento ou estudo; excursionismo” (HOUAISS, 2010).

Se por um lado o turismo caracteriza-se pela ação do indivíduo, ou do grupo, que pratica o turismo, de outro lado há alguém propiciando a ocorrência da atividade do turismo. Nesse sentido, o mesmo dicionário atribui como segundo significado do vocábulo turismo a “atividade de ciceronear e dirigir grupos de turistas, com sugestão e venda de itinerários de excursão e provisão de informações pertinentes e acomodações para os que viajam” (HOUAISS, 2010). Depreende-se desse significado que o turismo praticado pelo turista é também fonte de renda e subsistência daqueles que o promovem como atividade comercial.

Mais recentemente, o termo turismo vem sendo utilizado com outros significados estranhos ao seu contexto semântico normal. Por metonímia, ou seja, por relação objetiva, de contiguidade, material ou conceitual, com o conteúdo ou o referente ocasionalmente pensado, o turismo também tem sido entendido como “conjunto de serviços, públicos e privados, decorrentes da atividade turística, e voltados para sua promoção e organização”, ou ainda “conjunto de atividades econômicas associadas a essa atividade e dependentes dos turistas” (HOUAISS, 2010).

Se a língua portuguesa reconhece o turismo como uma atividade econômica, uma análise retrospectiva dos programas de planejamento e desenvolvimento do turismo no âmbito da administração pública brasileira conduzida por Beni (2006, p. 23) mostra que nem sempre foi assim.

A partir do Decreto-lei n. 55, de 18 de novembro de 1966, e apesar da existência de diplomas legais anteriores que legitimavam algumas políticas públicas para o turismo no Brasil e que contribuíram para a organização do setor, é criada uma estrutura federal para a administração do turismo:

EMBRATUR e CNTUR – Conselho Nacional do Turismo. Nesse decreto, em seu art. 1º, é definida a Política Nacional de Turismo. Ali estavam estabelecidos, de maneira genérica, objetivos e atribuições dos operadores do setor no país. A partir dessa data deu-se, portanto, o grande passo para que o país ingressasse no grupo de países desenvolvidos (sic), pois colocava o turismo, até então marginalmente considerado, como integrante do sistema produtivo.

De fato, no Brasil, a institucionalização do turismo e o envolvimento do setor público em sua organização como atividade econômica são muito recentes e não remontam há um século. Além disso, a forma dos governos de se relacionarem com os empresários e trabalhadores envolvidos com essa atividade tem variado sobremaneira no tempo. O Quadro 1, elaborado por Beni (2006, p. 19) demonstra a “grande variabilidade da gestão da atividade turística pelos vários setores da administração pública”.

Percebe-se que nos primeiros anos abordados pela análise de Beni, especialmente no período compreendido entre 1937 e 1959, o turismo era tratado como um assunto acessório de pastas tradicionais como justiça, negócios, trabalho, indústria e comércio. Somente em 1966, com a criação da EMBRATUR – Empresa Brasileira de Turismo, hoje Instituto Brasileiro do Turismo sob a mesma sigla, o turismo passa a ser representado no âmbito governamental por uma instituição voltada especificamente para essa atividade econômica.

A partir daí, verificam-se significativos avanços na pauta governamental associada ao turismo, com especial destaque para: i) criação do Fungetur – Fundo Geral do Turismo, concedendo benefícios fiscais específicos para as atividades relacionadas ao turismo (1971); ii) citação do turismo de forma expressa na Constituição Federal (1988); iii) implantação do Prodetur-NE – Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (1993); e iv) Criação do Ministério do Turismo e lançamento do primeiro Plano Nacional de Turismo (2003).

Período	Vinculação institucional e marcos da intervenção governamental no turismo
1937-1945	<ul style="list-style-type: none"> – Proteção de bens históricos e artísticos nacionais. – Fiscalização de agências e vendas de passagens.
1946-1947	Ministério da Justiça e Negócios.
1948-1958	Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio <ul style="list-style-type: none"> – Intervenção estatal percebida na criação de órgãos e instituições normativas e executivas, e na produção do espaço. – Início do planejamento do turismo em nível nacional (COMBRATUR – Comissão Brasileira de Turismo).
1959-1962	Subordinação direta à presidência da República (COMBRATUR).
1963-1966	Ministério da Indústria e Comércio (Divisão de Turismo e Certames do Departamento Nacional do Comércio). <ul style="list-style-type: none"> – Modernização e expansão do aparelho administrativo do Estado e sua correspondência com os diversos níveis da federação, tendo como marca a hierarquização/centralização dessa estrutura. – Ação mais rígida de controle. – Criação da EMBRATUR – Empresa Brasileira de Turismo e do CNTUR – Conselho Nacional de Turismo. – Definição da Política Nacional de Turismo.

Período	Vinculação institucional e marcos da intervenção governamental no turismo
1971	– Criação de incentivos fiscais como o FUNGETUR – Fundo Geral do Turismo (Decreto-lei n. 1.191, de 27 de outubro).
1973	– Disposição sobre zonas prioritárias para o desenvolvimento do turismo (Decreto-lei n. 71.791, de 1977).
1977	– Lei n. 6.505 de 13 de dezembro de 1977 (dispõe sobre atividades e serviços turísticos, estabelecendo condições para funcionamento e fiscalização). – Lei n. 6.513 (cria áreas e locais de interesse turístico) de 20 de dezembro de 1977.
1985-1986	– Liberação do mercado para o exercício e a exploração de atividades turísticas e conseqüente redução da clandestinidade e aumento do número de agências registradas. – Criação do programa “Passaporte Brasil” para a promoção do turismo interno. – Estímulo à criação de albergues.
1987	– Incorporação das questões ambientais na formulação das políticas públicas. – Lançamento, pela EMBRATUR, do turismo ecológico como novo produto turístico brasileiro.
1988	– O turismo é citado na Constituição brasileira em seu art. 180, no qual se atribui responsabilidades iguais a todos os níveis governamentais.
1992	Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo – Revitalização do FUNGETUR e dos incentivos fiscais do setor. – Apresentação do PLANTUR – Plano Nacional de Turismo. – Criação do PRODETUR-NE – Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste.
1993-1994	– Implantação do PRODETUR-NE. – Lançamento de diretrizes para uma Política Nacional de Ecoturismo. – Incorporação dos princípios de descentralização governamental no turismo por meio do PNMT – Plano Nacional de Municipalização do Turismo.
1996-2002	Ministério do Esporte e Turismo – Apresentação de nova Política Nacional de Turismo para o período 1996-1999, contendo dez objetivos estratégicos, entre os quais destacam-se a descentralização, “conscientização” e articulação interna e extragovernamental. – Instalação dos comitês “Visit Brazil”, maiores investimentos em marketing e divulgação no exterior, bem como promoção da pesca esportiva e do ecoturismo. – Flexibilização da legislação (resultando na queda das tarifas aéreas e no início de cruzeiros com navios de bandeira internacional pela costa brasileira).
2003-2005	Ministério do Turismo – Criação do Ministério do Turismo com incorporação da EMBRATUR e nova organização administrativa do turismo em nível nacional: EMBRATUR (promoção e marketing do produto turístico brasileiro), secretaria Nacional de Políticas de Turismo (planejamento e articulação) e Secretaria Nacional de Desenvolvimento do Turismo (implantação de infra-estrutura turística). – Criação do Conselho Nacional de Turismo e do Fórum Nacional de Secretários de Estado de Turismo. – Lançamento do Plano Nacional de Turismo (2003-2007). – Implantação do Programa de Regionalização Turística “Roteiros do Brasil”. – Lançamento do Salão Brasileiro de Turismo. – Assinatura dos primeiros convênios relacionados ao PRODETUR-SUL – Programa de Desenvolvimento do Turismo no Sul do Brasil.

Quadro 1: Vinculação institucional e marcos da intervenção governamental no turismo
Fonte: BENI (2006, p. 19)

Do ponto de vista da relevância econômica dessa atividade, observa-se uma crescente participação do turismo na composição do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro na última década. Essa expansão do turismo pode ser verificada ao se comparar a receita cambial turística apresentada pelo Brasil, pela América Latina e pelo Mundo no mesmo período. A Tabela 1 reflete essa comparação:

Tabela 1: Comparativo da receita cambial turística: Mundo, América do Sul e Brasil – Período 1999-2008

Ano	Receita Cambial Turística (bilhões de US\$)			Participação (%)		
	Mundo	América do Sul	Brasil	América do Sul no Mundo	Brasil na América do Sul	Brasil no Mundo
1999	445,00	11,60	1,63	2,61	14,03	0,37
2000	482,90	12,20	1,81	2,53	14,84	0,37
2001	471,60	11,30	1,73	2,40	15,32	0,37
2002	474,20	9,20	2,00	1,94	21,72	0,42
2003	525,10	8,60	2,48	1,64	28,83	0,47
2004	632,70	10,90	3,22	1,72	29,56	0,51
2005	678,70	12,40	3,86	1,83	31,14	0,57
2006	744,00	14,40	4,32	1,94	29,97	0,58
2007	857,40	16,90	4,95	1,97	29,31	0,58
2008	941,70	19,20	5,78	2,04	30,13	0,61

Fonte: Organização Mundial do Turismo e Banco Central do Brasil in Estatísticas básicas de turismo (MTur, 2010)

A participação do turismo na economia brasileira vem crescendo tanto em números absolutos como em termos relativos. Da Tabela 1 depreende-se que o desenvolvimento da atividade turística no Brasil avança em ritmo mais acelerado que o restante da América Latina, aumentando de forma consistente e continuada sua participação relativa nesse conjunto. Em 1999 o percentual da participação da atividade turística no PIB nacional era de 14,03%, em 2008 já era de 30,13%. Movimento que também é percebido quando comparada a evolução do turismo no Brasil com os demais países do mundo. Nesse caso, o Brasil era responsável por 0,37% de toda a receita cambial turística do mundo em 1999 e quase dobrou sua participação em 2008, alcançando o patamar de 0,61% de participação.

Ao se analisar a participação dessa receita na formação do PIB brasileiro, no Gráfico 1, percebe-se que a partir de 2000 a receita cambial turística no Brasil apresenta um ritmo de crescimento maior do que o do próprio PIB e vem mantendo significativa vantagem proporcional alcançada desde 2003. Essa análise parte da base comum 1999 com receita cambial turística e PIB apresentados em dólares americanos. Reduzindo-se essa base ao índice 100 e apresentando os demais valores anuais como função desse índice base, tem-se que em 2008 a receita cambial turística alcançou o índice 325,15, ou seja, quase 2,3 vezes maior que a receita de 1999, enquanto o PIB brasileiro em dólares americanos alcançou o índice 268,11, quase 1,7 vezes maior do que o de 1999.

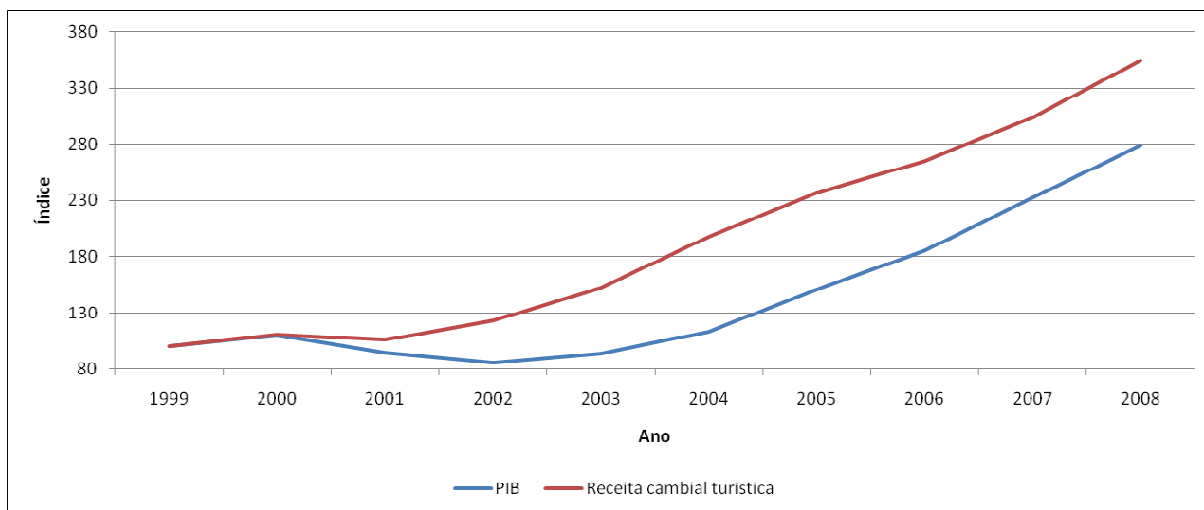


Gráfico 1: Comparação da evolução da Receita cambial turística no Brasil com o PIB brasileiro no período 1999-2008 (elaborado pelo autor)

Fontes: Estatísticas básicas de turismo, MTur e World Bank national accounts data, The World Bank

Assim, fica claro que o turismo praticado no Brasil vem ganhando peso na formação do PIB brasileiro e sendo responsável por parte cada vez maior de seu crescimento.

Todavia, a despeito da expansão já evidenciada, o aproveitamento econômico do turismo no Brasil ainda é bastante incipiente. Prova disso são a comparação da situação do Brasil em relação aos principais países receptores de turistas e o resultado deficitário da chamada “Conta turismo do Brasil”.

As Estatísticas básicas do turismo, publicadas pelo Ministério do Turismo em outubro de 2010, demonstram que no Brasil o turismo encontra-se muito aquém do verificado nos principais países receptores de turistas. A Tabela 2 demonstra que os quinze países que mais recebem turistas no mundo possuem receita cambial turística ao menos duas vezes e meia superior à brasileira.

O país que mais recebe turistas, os Estados Unidos, possuía em 2005 uma receita cambial turística de US\$ 81.8 bilhões e alcançou em 2008 a cifra de US\$ 110.0 bilhões, representando uma taxa média de crescimento anual da ordem de 11%. Os países que se situam nas posições próximas dos Estados Unidos, como a Espanha, a França e a Itália, também experimentaram taxas de crescimento da receita cambial turística na faixa dos 10% ao ano no período.

Esse hiato entre os principais receptores turísticos e países como o Brasil tende, contudo, a diminuir. Basta observar que o país representado na tabela que obteve a maior taxa de crescimento na receita cambial turística no período foi a Tailândia, com 30%, seguida da Malásia, com 25%, e do Brasil, com 16% de crescimento médio ao ano no período. Taxas de crescimento maiores, portanto, que as verificadas nos principais receptores turísticos.

Tabela 2: Receita cambial turística dos principais países receptores de turistas – Período 2005-2008

Países de residência permanente	Receita cambial (bilhões de US\$)			
	2005	2006	2007	2008
Estados Unidos	81,8	85,8	96,9	110,0
Espanha	48,0	51,1	57,6	61,6
França	44,0	46,3	54,3	56,6
Itália	35,4	38,1	42,7	45,7
China	29,3	33,9	37,2	40,8
Alemanha	29,2	32,8	36,0	40,0
Reino Unido	30,7	34,6	38,6	36,0
Austrália	16,8	17,8	22,3	24,8
Turquia	18,2	16,9	18,5	22,0
Áustria	16,1	16,6	18,7	21,6
Hong Kong (China)	10,3	11,6	13,8	15,3
Tailândia	9,6	13,4	16,7	18,2
Malásia	8,8	10,4	14,0	15,3
Grécia	13,7	14,3	15,5	17,1
Suíça	10,0	10,8	12,2	14,4
Canadá	13,8	14,6	15,3	15,1
:	:	:	:	:
Brasil	3,9	4,3	5,0	5,8

Fonte: Organização Mundial do Turismo in Estatísticas básicas de turismo, MTur, 2010

Isso reflete o enorme potencial inexplorado pelo turismo no Brasil, demonstra a capacidade de crescimento dessa atividade na economia brasileira e amplia o debate acerca da “Conta do turismo no Brasil”, geralmente limitado a uma discussão pautada pela taxa cambial da moeda brasileira em relação ao dólar americano.

Não é raro nos depararmos com a afirmação de que a “Conta do turismo no Brasil” encontra-se deficitária em razão da sobrevalorização de sua moeda. Um país que não explora seu potencial turístico adequadamente não pode culpar o desempenho global de sua economia pelo resultado deficitário dessa parcela da balança de pagamentos.

Cabe registrar que “Conta do turismo no Brasil” corresponde tão somente ao registro contábil das entradas de divisas provenientes dos gastos com o consumo de bens e serviços efetuados no Brasil por visitantes internacionais (Receita Cambial) e, por outro lado, da saída de divisas por conta dos gastos com o consumo de bens e serviços efetuados por brasileiros em outro país (Despesa Cambial). O saldo desta conta pode ser positivo ou

negativo, conforme sejam maiores os gastos dos turistas no Brasil ou de brasileiros no exterior, respectivamente, e refere-se a um item da Conta Serviços da balança de pagamento do Banco Central do Brasil.

A Tabela 3 demonstra a evolução do saldo anual da “Conta do turismo no Brasil”.

Tabela 3: Conta do turismo no Brasil – Período 1999-2008

Ano	Conta turismo (milhões de US\$)		
	Receita	Despesa	Saldo
1999	1.628	3.085	(1.457)
2000	1.810	3.894	(2.084)
2001	1.731	3.199	(1.468)
2002	1.998	2.396	(398)
2003	2.479	2.261	218
2004	3.222	2.871	351
2005	3.861	4.720	(858)
2006	4.316	5.764	(1.448)
2007	4.953	8.211	(3.258)
2008	5.785	10.962	(5.178)

Fonte: Banco Central do Brasil in Estatísticas básicas de turismo, MTur, 2010

Pela análise dos dados expostos, fica patente a caracterização do turismo como atividade econômica. No caso brasileiro, relevante sobretudo pelo potencial de crescimento que possui e pela evidente expansão verificada na última década.

Em Angra dos Reis, ambiente em que se desenvolve essa pesquisa, a intensidade da atividade turística medida pelos dados da Turisangra, comprovam que o município recebeu, entre os dias 26 de dezembro de 2006 e 25 de fevereiro de 2007, aproximadamente 440 mil turistas. Nesse período, os hotéis e pousadas tiveram, em média, a ocupação de 98% de seus leitos, fazendo girar cerca de R\$ 10 milhões em todo o município. Já o trânsito de embarcações teria movimentado mais de R\$ 4 milhões. (PMAR, 2007).

Assim, aprofundar os estudos nesse eixo da economia faz-se necessário para um melhor aproveitamento de suas potencialidades e, num contexto de desenvolvimento sustentável, buscar maior inclusão social e respeito ao meio ambiente.

1.1.1 Identificação do turismo náutico como um dos segmentos do turismo

Tratar essa atividade econômica denominada turismo, como algo homogêneo e desprovido de recortes e facetas próprias, seria reduzir a complexa e multiforme cadeia produtiva do turismo a um simplismo que não lhe corresponde.

Ciente de sua complexidade, e visando melhor compreender, promover e divulgar o turismo, o Ministério do Turismo – MTur adotou uma segmentação própria. Em seu sítio na

rede mundial de computadores, ao apresentar os destinos turísticos do Brasil, o MTur recorta o turismo em segmentos.

Esse recorte foi apresentado no Plano Nacional de Turismo 2007-2010, publicado pelo Ministério do Turismo, como um compromisso programático do ministério no âmbito do Programa de Estruturação dos Segmentos Turísticos. Segundo o PNT 2007-2010, esse programa “é norteado por duas linhas estratégicas: segmentação da oferta e da demanda do turismo e estruturação de roteiros turísticos”. No que tange à segmentação da oferta e da demanda do turismo, o PNT 2007-2010 assim a considera:

A segmentação constitui uma forma de organizar o turismo. É uma estratégia para a estruturação de produtos e consolidação de roteiros e destinos, a partir dos elementos de identidade de cada região. Tais elementos caracterizam os principais segmentos da oferta turística trabalhados pelo programa: Turismo Cultural, Turismo Rural, Ecoturismo, Turismo de Aventura, Turismo de Esportes, **Turismo Náutico**, Turismo de Saúde, Turismo de Pesca, Turismo de Estudos e Intercâmbio, Turismo de Negócios e Eventos, Turismo de Sol e Praia, entre outros tipos de turismo. Nesse processo, insere-se transversalmente o Turismo Social, como uma forma inclusiva de conduzir e praticar a atividade turística com vistas à melhor distribuição de benefícios. (MTur, 2007) (grifo nosso)

A segmentação possibilita, assim, uma atuação diferenciada do poder público ao estruturar produtos e consolidar e divulgar roteiros e destinos turísticos sob a ótica de cada um dos segmentos abordados.

A Figura 1, correspondente à imagem, em 31 de outubro de 2010, do *menu* “Destinos” do portal do Ministério do Turismo na rede mundial de computadores, reflete exatamente essa segmentação.


Cabe destacar também, em razão do ambiente em que se desenvolve esse trabalho, que a mesma imagem demonstra a relevância de Angra dos Reis-RJ para a temática do turismo. O município aparece em um dos dois comentários do bloco “Comunidade de viajantes: quem foi dá as dicas de viagem” e é expressão em destaque no bloco “Destinos mais clicados do último mês”, que apresenta os doze destinos mais visitados no período.


Turismo
Ministério do Turismo

Institucional | **Dados e Fatos** | **Destinos** | **Eventos** | **Copa 2014**

Domingo, 31 de Outubro de 2010

Home | **Destinos Turísticos** | **Comunidade de Viajantes**

busca 





DESCUBRA UM DESTINO DE FÉRIAS IDEAL PARA VOCÊ

clique aqui para conhecer

Fernando de Noronha - PE


Comunidade de viajantes
Quem foi dá as dicas de viagem

 **Lençóis , BA**
Lençóis, Palmeiras e Mucugê na Chapada Diamantina, são lugares perfeitos para quem tem espírito de Aventura e também pra quem busc...
dica de Rose Oliveira

 **Angra dos Reis , RJ**
Nunca vai sair da minha memória que um lugar tão lindo poderia estar tão perto. Viajamos de carro de São Paulo até Angra, deixamos...
dica de Larissa Canato


[mais dicas e cometários](#)

Fotos do viajante
Veja as fotos de quem já viajou pelo Brasil




[todas as fotos](#)

Encontre o melhor destino para sua viagem



Alagoas














Cenário de lindas praias azuis e verdes, com águas mornas e azorregantes. Alagoas é o destino ideal para quem quer sombra e água fresca, com suas praias naturais, passeios náuticos e culinária à base de peixe e frutos do mar.

busca

Destinos mais clicados do último mês

Santarém Curitiba Natal Aracati / Canoa
Quebrada Aracaju Armação de Búzios Alto
Paraíso /Chapada dos Veadeiros Porto Seguro
Fernando de Noronha Angra dos Reis
Ilhabela Salvador

Escolha um tema e viaje pelo Brasil

 SOL E PRAIA |  CULTURAL |  ECOTURISMO |  AVENTURA |  RURAL |  NÁUTICO |  SAÚDE |  PESCA |  ESTUDOS E INTERCÂMBIO |  NEGÓCIOS E EVENTOS |  SOCIAL

Home | **Destinos Turísticos** | **Comunidade de Viajantes** [faça conosco](#)

Institucional | Dados e Fatos | Destinos | Copa 2014 | Eventos

MTur 2009. Todos os direitos reservados.






    

Figura 1: Menu “Destinos” do Portal do Ministério do Turismo
Fonte: Sítio do MTur na rede mundial de computadores em 31 de outubro de 2010 (www.turismo.gov.br)

Caracterização do turismo náutico

Da mesma forma que não se pode confundir viagem com turismo, uma vez que nem toda viagem tem objetivo turístico, também não se deve caracterizar como turismo náutico o simples uso de embarcações como meio de transporte.

Fonseca (1984) conceituou a maioria dos termos relacionados à náutica. O Quadro 2 apresenta parte desses conceitos relacionados ao tema:

Termo	Conceito
Embarcação	Construção feita de madeira, ferro, aço ou da combinação desses e outros materiais, que flutua e é destinada a transportar pela água pessoas ou coisas
	Tipo de Classificação
	Quanto ao fim a que se destinam (1) de guerra; (2) mercantes; (3) de recreio; (4) de serviços especiais.
	Quanto ao material de construção do casco (1) de madeira; (2) de ferro ou aço; (3) compósitos; (4) de cimento armado; (5) de plástico; (6) alumínio.
	Quanto ao sistema de propulsão (1) a vela; (2) a remos; (3) propulsão mecânica; (4) sem propulsão.
Navios de guerra	Navios construídos especialmente para fins militares, ou que estejam sob comando militar, arvorando flâmula ou pavilhão e a bandeira do país a que pertencem.
Navios mercantes	Navios que destinam-se ao transporte de passageiros e mercadorias e podem ser classificados de diversos modos:
	<u>Navios de passageiros</u> – Transportam grande número de passageiros, podendo alguns receber uma carga moderada. Têm boa velocidade, superestruturas altas, e grandes espaços destinados a acomodação e bem-estar dos passageiros.
	<u>Navios de carga, ou cargueiros</u> – São destinados, em geral, ao transporte exclusivo de carga, mas alguns tipos podem acomodar pequeno número de passageiros. São geralmente navios de velocidade moderada. Distinguem-se dos navios de passageiros por suas formas baixas, pequenas superestruturas, de carga, com numerosos paus de carga ou guindastes.
	<u>Navios de carga modular (containers)</u> – São os navios em que a carga já vem acondicionada em containers (grandes caixas módulos) construídas de vários materiais tais como: ligas de alumínio, aço, compensado de madeira, etc
	<u>Navios mistos</u> – São navios que podem transportar ao mesmo tempo muita carga e regular número de passageiros.
	<u>Navios de carga a granel</u> – São navios que transportam cargas muito especiais, tais como: grãos, fertilizantes, açúcar, minério de ferro, minério de alumínio, substâncias químicas, etc.
	<u>Navios-tanque, ou petroleiros</u> – São navios destinados aos produtos de petróleo e seus derivados. Não têm escotilha nem pau de carga, e seus porões são denominados tanques. Apresentam pequena superestrutura e têm tubulações grossas no convés.
	<u>Navios de carga líquida</u> – Como os navios tanques, podem ser considerados navios de carga a granel líquida. Os navios desse tipo se assemelham aos navios-tanques, mas suas cargas são diferentes.
	<u>Navios de pesca</u> – São aparelhados especialmente para a pesca em alto-mar; possuem câmaras frigoríficas para acondicionamento do pescado.
	<u>Transatlânticos</u> – São navios destinados exclusivamente ao transporte de passageiros através os oceanos. Têm grande deslocamento, só podendo entrar nos portos de muito fundo. Possuem instalações luxuosas para acomodação e conforto dos passageiros.
	<u>Navios de longo curso</u> – São destinados à navegação em longos percursos através os oceanos. Podem ser de passageiros ou de carga.
	<u>Navios de cabotagem</u> – São destinados à navegação costeira ou em áreas marítimas limitadas.
	<u>Navios fluviais, e de lagos</u> – Desenhados para a navegação em rios e lagos. São navios de pequeno calado e superestruturas relativamente altas.
	<u>Navios de madeira</u> – São aqueles em que as partes estruturais do casco, isto é, quilha, roda de proa, cadaste, cavernas, vaus, longarinas, forro exterior, forro interior e forros dos pavimentos, são de madeira.
	<u>Navios de ferro</u> – São navios em que o casco é todo construído de peças de ferro.
	<u>Navios de aço</u> – Atualmente, com exceção de alguns navios pequenos, a quase totalidade deles, de guerra ou mercantes, de vela ou de propulsão mecânica, é de aço doce.
	<u>Navios compósitos</u> – São navios em que a ossada é de ferro ou aço, e os forros são de madeira.
	<u>Navios de cimento armado</u> – Sua principal qualidade é o baixo custo de construção.

Termo	Conceito	
Quanto à propulsão	<u>Navios de vela, ou veleiros</u> – São movidos pela ação do vento em suas velas. Há veleiros que dispõem de motor de pequena potência destinado a assegurar a propulsão em caso de calmaria, ou para entrada e saída dos portos.	
	<u>Navios de propulsão mecânica</u> – Nestes navios, a energia mecânica necessária à propulsão é fornecida por máquinas, que podem ser máquinas a vapor ou motores a diesel	
	<u>Embarcações sem propulsão</u> – São movimentadas a reboque e destinam-se, em geral, a serviços em portos, rios e lagos.	
Embarcações de recreio	São embarcações de propriedade particular, podendo classificar-se em embarcações de cruzeiro e embarcações de regata; as últimas caracterizam-se pela grande velocidade e as primeiras pelo conforto de suas instalações.	
Navios e embarcações de serviços especiais	Nesta categoria incluem-se diversos tipos de navios e embarcações de equipamento especial; os mais usuais são:	
	Navios de salvamento	Com aparelhagem especial para reparo e salvamento de embarcações avariadas, encalhadas ou submersas. Em geral dispõem de aparelho de reboque.
	Navios de cabo submarino	Para colocação e reparo dos cabos submarinos.
	Dragas	Para retirar o material do fundo, em portos, rios e canais de pequena profundidade.
	Rebocadores	Pequenos navios de grande robustez, alta potência de máquina e boa mobilidade, destinados principalmente para reboque, podendo em alguns casos prestar outros socorros, tais como combate a incêndio e serviços de esgoto.
	Embarcações quebra-gelo	Executam o serviço indicado pelo próprio nome; não há embarcações desse tipo no Brasil.
	Barcas	Destinam-se ao transporte marítimo de uma a outra margem de um rio, baía, etc.
	Embarcações de práticos	São geralmente a motor, mas nos portos menores podem ser a remos. Construídas de casco robusto a fim de resistir aos embates das ondas e à atracação aos navios, em qualquer condição de tempo e mar.
	Embarcações de porto	Sob este nome designam-se todas as embarcações que executam os serviços normais no porto, como fiscalização alfandegária e polícia marítima, auxílio à atracação, carga, descarga e abastecimento dos navios.

Quadro 2: Conceitos relacionados à náutica (elaboração própria)
Fonte: Fonseca, 1984

Náutica é “toda atividade de navegação desenvolvida em embarcações sob ou sobre águas, paradas ou com correntes, sejam fluviais, lacustres, marítimas, sejam oceânicas” (MTur, 2008).

Contudo, o que caracteriza o turismo náutico é o uso de embarcação “como principal motivador da prática turística” (MTur, 2008). É exatamente o equipamento náutico que diferencia o turismo náutico dos demais segmentos, uma vez que, nesse caso, a embarcação “se constitui no próprio atrativo motivador do deslocamento ao mesmo tempo em que é utilizada como meio de transporte turístico” (MTur, 2008).

Portanto, o turismo náutico representa a soma do interesse na mobilidade em meio aquoso com o gozo, desfrute ou apreciação da vida a bordo da embarcação que realiza o transporte, sendo ela o atrativo motivador do deslocamento.

Ao definir o turismo náutico, o Ministério do Turismo registrou: “Turismo Náutico caracteriza-se pela utilização de embarcações náuticas como finalidade da movimentação turística.” (MTur, 2008)

Ao definir dessa forma, o MTur limitou classificar, como turismo náutico, a movimentação turística que tenha por finalidade a atividade náutica. Ou seja, nem toda navegação, ainda que movimentando turistas, será considerada turismo náutico.

A movimentação turística caracteriza-se pelos “deslocamentos e estadas que pressupõem a efetivação de atividades consideradas turísticas” (MTur, 2008), ou seja, um conjunto de produtos e serviços que compreendam:

- a oferta de serviços, equipamentos e produtos de operação e agenciamento;
- transporte;
- hospedagem;
- alimentação;
- recepção;
- recreação e entretenimento;
- eventos; e
- outras atividades complementares.

No turismo, o uso de embarcações náuticas pode ocorrer por duas razões: i) como finalidade da movimentação turística, classificada como turismo náutico; ou ii) como meio da movimentação turística, que não a qualifica como turismo náutico. O MTur (2008) assim conceituou cada um desses enfoques de uso das embarcações náuticas:

Finalidade da movimentação turística

A utilização de embarcações náuticas pode se dar sob dois enfoques:

Como finalidade da movimentação turística: toda a prática de navegação considerada turística que utilize os diferentes tipos de transportes aquaviários, cuja motivação do turista e finalidade do deslocamento sejam a embarcação em si, levando em conta o tempo de permanência a bordo.

Como meio da movimentação turística: o transporte náutico é utilizado especialmente para fins de deslocamento, para o consumo de outros produtos ou segmentos turísticos, o que não caracteriza esse segmento.

Como exemplo, o transporte marítimo, fluvial ou lacustre realizado única e exclusivamente com o fim de deslocamento do passageiro de um ponto de origem a outro de destino, sem o consumo de produtos turísticos no trajeto, ou sem que esse deslocamento seja o próprio fim do turismo, não pode ser considerado turismo náutico, mas tão somente transporte náutico, mesmo quando realizado para o consumo de produtos turísticos no destino ou tendo por origem um local onde se praticou o turismo.

Assim, o turismo náutico tem sua natureza definida por um conjunto de atividades diferenciadas (pesca submarina, cruzeiro, passeio curto, navegação a vela, a remo ou a motor etc.) realizadas no meio aquoso (oceanos, mares, lagoas, rios ou lagos).

Segmentação da atividade turística náutica

Segundo o MTur (2008), o turismo náutico, para efeito de estudo, organização, disponibilização de produtos e divulgação é recortado em segmentos que se utilizam de diferentes critérios para caracterizá-los. O recorte por segmentos pode ocorrer em razão:

- do porte da embarcação;
- da área de navegação; e
- do tipo de embarcação.

A Diretoria de Portos e Costas / Marinha do Brasil – DPC, representante legal da autoridade marítima brasileira, nas “Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas” – NORMAM-03/DPC, classifica as embarcações quanto ao porte.

No entendimento da DPC, embarcação classificada “é toda embarcação portadora de um Certificado de Classe”. Em caráter adicional, “uma embarcação que esteja em processo de classificação perante uma Sociedade Classificadora, também será considerada como embarcação classificada” (Brasil, 2003). Essa classificação respeita o seguinte detalhamento:

Embarcação Certificada Classe 1 (EC1) - São as embarcações de esporte e/ou recreio de grande porte ou iates (comprimento igual ou maior do que 24 metros).

Embarcação de Grande Porte ou late - É considerada embarcação de grande porte ou iate, as com comprimento igual ou superior a 24 metros.

Embarcação Certificada Classe 2 (EC2) - São as embarcações de esporte e/ou recreio de médio porte.

Embarcação de Médio Porte - É considerada embarcação de médio porte aquelas com comprimento inferior a 24 metros, exceto as miúdas.

Embarcação de Sobrevivência - É o meio coletivo de abandono de embarcação ou plataforma marítima em perigo, capaz de preservar a vida de pessoas durante um certo período, enquanto aguarda socorro. São consideradas embarcações de sobrevivência as embarcações salva-vidas, as balsas salva-vidas e os botes orgânicos de abandono. Os botes infláveis, com ou não fundo rígido, não são consideradas embarcações de sobrevivência.

Embarcação Miúda - Para aplicação dessa Norma são consideradas embarcações miúdas aquelas:

Com comprimento inferior ou igual a cinco (5) metros; ou

Com comprimento superior a cinco (5) metros que apresentem as seguintes características: convés aberto, convés fechado mas sem cabine habitável e sem propulsão mecânica fixa e que, caso utilizem motor de popa, este não exceda 30 HP. Considera-se cabine habitável aquela que possui condições de habitabilidade.

Quanto à área de navegação, a mesma norma estabelece critérios próprios de classificação, levando em conta “as áreas onde uma embarcação empreende uma singradura ou navegação”, e as classifica em:

Mar Aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas. Para efeitos de aplicação dessas normas, as áreas de navegação de mar aberto serão subdivididas nos seguintes tipos:

Navegação costeira - aquela realizada dentro dos limites de visibilidade da costa (DVC) até a distância de 20 milhas; e

Navegação oceânica - considerada sem restrições (SR), aquela realizada além das 20 milhas da costa.

Interior - a realizada em águas consideradas abrigadas. As áreas de navegação interior serão subdivididas nos seguintes tipos:

Área 1 - Áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, onde normalmente não sejam verificadas ondas com alturas significativas que não apresentem dificuldades ao tráfego das embarcações.

Área 2 - Áreas parcialmente abrigadas, onde eventualmente sejam observadas ondas com alturas significativas e/ou combinações adversas de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações.

As Áreas de Navegação Interior são estabelecidas através das NPCP/NPCF de cada Capitania com base nas peculiaridades locais.

Por fim, quanto à segmentação por tipo de embarcação, a NORMAM-03/DPC as classifica em quinze diferentes grupos, a saber:

- 1 – Balsa
- 2 – Barcaça
- 3 – Bote
- 4 – Chata
- 5 – Escuna
- 6 – Flutuante
- 7 – *Hovercraft*
- 8 – Jangada
- 9 – Lancha
- 10 – Saveiro
- 11 – Traineira
- 12 – Veleiro
- 13 – late
- 14 – Moto Aquática e similares
- 15 – Outras embarcações

Todavia, a referida norma não conceitua, um a um, esses tipos de embarcação e a pesquisa a outras fontes traz informações desconhecidas e significados idênticos para mais de um desses tipos de embarcação. Por essa razão, e por não ser objeto direto da pesquisa, os tipos de embarcação não serão conceituados nesse trabalho, mas apenas citados.

Por outro lado, a diferenciação do uso de embarcações de propulsão a motor das demais embarcações, a remo ou a vela, em especial essas últimas por sua capacidade de mobilidade não limitada ao esforço físico de seus tripulantes, é fundamental para o objeto de pesquisa, pois possibilitará a comparação do impacto provocado pelo turismo em embarcações a motor com o praticado em barcos que se utilizam de outro tipo de propulsão.

Assim, o Quadro 3 apresenta a distribuição dos tipos de embarcações utilizados na classificação da NORMAM-03/DPC, segundo sua propulsão, incluindo nessa distribuição a categoria das embarcações que dependem de outra para se locomover, as chamadas embarcações rebocáveis.

Propulsão a motor	Propulsão a vela ou a remo	Sem propulsão (rebocáveis)
1 – Balsa 7 – Hovercraft 9 – Lancha 11 – Traineira 14 – Moto Aquática e similares	3 – Bote 5 – Escuna 8 – Jangada 10 – Saveiro 12 – Veleiro 13 – late	2 – Barcaça 4 – Chata 6 – Flutuante

Quadro 3: Distribuição dos tipos de embarcação quanto à sua propulsão (elaboração própria)
Fonte: NORMAN-03/DPC

Cabe esclarecer que há embarcações de diversos tamanhos, sendo as de menor porte as mais frequentes. Segundo informações do MTur (2008), “a média anual do mercado de vendas de embarcações no Brasil é de 10.000 lanchas e 100.000 barcos de alumínio, sendo que 52% se destinam a cidades não litorâneas”. O uso da movimentação náutica como principal meio de transporte na região amazônica e a prática da pesca fluvial e lacustre respondem por boa parte desse percentual.

Para melhor compreender o turismo náutico, faz-se necessário também conhecer o perfil do turista náutico. Esse praticante da atividade náutica com finalidade turística possui características próprias e, na verdade, não se reduz a um perfil único e homogêneo. Há turistas e turistas náuticos. Os principais fatores que moldam seu perfil são o tipo de viagem que buscam, sua origem (nacional ou estrangeira) e sua relação com a embarcação (proprietário ou locatário).

O Quadro 4 apresenta os principais perfis de turista náutico, na análise do MTur (2008):

Fatores influentes		Perfil do turista
Turista de cruzeiros		<ul style="list-style-type: none"> - Mais de 40 anos. - Poder aquisitivo elevado. - Busca segurança, agilidade e conforto. - Pouca disponibilidade de tempo. - Visita o maior número de atrativos durante as atracações - 75% retornam ao destino por via aérea e, na maioria das vezes, com a família.
Turista que utiliza de embarcações de médio e pequeno porte, como os “velejadores”	Estrangeiros	<ul style="list-style-type: none"> - Tem entre 40 e 50 anos. - Possui poder aquisitivo elevado. - Gasta, em média, cinco vezes mais que um turista convencional. - É profissional liberal ou empresário. - Interessa-se pela cultura, gastronomia e esportes da região. - Vive a bordo na maioria do tempo. - É europeu ou americano. - Visita vários destinos durante a permanência no País.
	Nacionais	
	Proprietário	<ul style="list-style-type: none"> - Pertence à classe média alta ou classe alta. - É empresário ou profissional liberal. - Possui tempo disponível para viagens longas. - As embarcações permanecem no mesmo porto ou marina por mais de seis meses. - Quando não reside próximo ao destino, possui casa no local.
	Demais	<ul style="list-style-type: none"> - Pertence à classe média. - Utiliza serviços de aluguel oferecidos pelas marinas e clubes náuticos. - Realiza viagens curtas e de fim de semana.

Quadro 4: Principais perfis do turista náutico (elaboração própria)
Fonte: MTur, 2008

Pelo Quadro 4, fica claro que o turismo náutico não se restringe aos integrantes das altas classes socioeconômicas, mas abre possibilidades para variados segmentos socioeconômicos, com ofertas próprias para cada uma delas. Para os que dispõem de menos recursos para a prática turística, a economia que se faz ao agregar em um único produto o veículo de deslocamento e o meio de acomodação pode ser convertida em oportunidade para ampliar os gastos em outras atrações.

O perfil do turista náutico varia consideravelmente conforme o serviço procurado. Em geral, o turista de cruzeiro tem mais de 40 anos, com poder aquisitivo elevado, e busca segurança, agilidade e conforto. Já o turista velejador nacional sem embarcação própria pertence à classe média, utiliza serviços de aluguel em marinas e clubes náuticos e realiza viagens curtas e de fim de semana (MTur, 2006).

Para os turistas náuticos os serviços mais utilizados (MTur, 2008) são:

- Restaurantes.
- Animação noturna.
- Atividades esportivas.
- Compras.
- Atividades naturais.
- Visitas culturais – circuitos turísticos.
- Roteiros turísticos diversificados.

Ainda segundo o MTur (2008), esses turistas, escolhem seus destinos em razão da proximidade dos atrativos, das opções de atividades de lazer e de recreio, por conta da indicação de amigos, pela qualidade dos serviços e possibilidade de descanso, além da oportunidade de realização de atividades esportivas (regatas, competições), clima favorável à prática do turismo náutico na região, ou mesmo pelo preço.

Conforme dados da BRASIL CRUISE – Associação Brasileira de Terminais de Cruzeiros Marítimos (2004), “os turistas náuticos com embarcações próprias são os que mais gastam com alimentação, compras, passeios e lazer de modo geral durante as viagens. Também geram postos de trabalho ao contratar serviços de manutenção e marinheiros. A média de gastos de um turista náutico estrangeiro é de US\$ 3.000,000 por mês. Já os turistas dos cruzeiros de cabotagem despendem, em média, US\$ 130,00/dia nas escalas, o que representa, nos últimos 5 anos, um volume médio anual de US\$ 50 milhões, correspondente a mais de 500.000 visitantes/ano nas cidades com portos turísticos”.

Há outros fatores que também influenciam a escolha do destino para a prática do turismo náutico. É justamente nesse conjunto de fatores adicionais que se pode perceber a relação do turismo náutico com a sustentabilidade.

A disponibilidade de equipamentos gerais, ancoradouros e fundeadouros, a qualidade do entorno urbano, a existência de vias de acesso, em especial para o deslocamento do porto a terminais aeroportuários, ferroviários e rodoviários, são aspectos da infraestrutura

local consideradas pelos turistas e apontados pelo Ministério do Turismo (2008) como influenciadores na escolha do destino.

A promoção do destino turístico, o respeito aos limites de acolhida, a conservação do ambiente e a preocupação com a segurança são aspectos relacionados ao comportamento e práticas da sociedade local que podem atrair ou afugentar os turistas náuticos.

1.2 A RELAÇÃO DO TURISMO NÁUTICO COM A SUSTENTABILIDADE

A atividade náutica, quando desenvolvida sem a preocupação com a sustentabilidade, pode ser socioambientalmente danosa. Motores mal regulados aumentam a poluição do ar e despejam resíduos de combustível nas águas navegadas. Fundeios em áreas de proteção integral provocam danos à superfície do solo e podem comprometer a estabilidade do ecossistema local. Mesmo o acesso a regiões onde não se pode chegar senão por meio da navegação também põe em risco aquele ambiente caso o ser humano que o alcança não tome as precauções necessárias à preservação ambiental.

Como parte da atividade turística, o turismo náutico pode, ainda, vir a segregar as populações locais dos visitantes, construindo uma atmosfera artificial para esses últimos e impossibilitando os primeiros a acessar os benefícios do desenvolvimento e, em última instância, provocando a marginalização ou mesmo a expulsão das populações originalmente residentes em benefício dos “invasores”.

Tendo em vista todo o potencial de desenvolvimento da atividade turística evidenciada no início deste capítulo, promover a exploração do turismo náutico em bases sustentáveis é fundamental para evitar que essa atividade econômica se expanda de forma inadequada e descompromissada com o bem-estar social e a preservação ambiental.

1.2.1 Definição e delimitação do conceito de sustentabilidade

Com a revolução industrial a humanidade tornou-se refém da produção e do consumo de bens e serviços, em escala cada vez maior, seja pela possibilidade de acumulação e distribuição de renda ou mesmo pelo incentivo ao consumo.

A essa busca desenfreada pela acumulação e consumo, associou-se a ideia de desenvolvimento. As dimensões do conceito de desenvolvimento analisadas por Celso Furtado são exploradas, a princípio, em dois sentidos distintos. “O primeiro diz respeito à evolução de um sistema social de produção à medida que este, mediante a acumulação e o progresso das técnicas, torna-se mais eficaz” (FURTADO, 2000). Aborda assim, a elevação da produtividade do conjunto da força de trabalho. Já o segundo “relaciona-se com o grau de satisfação das necessidades humanas” (FURTADO, 2000).

Contudo, como a mensuração do grau de satisfação das necessidades humanas pode resultar numa análise extremamente ambígua, vez que existem necessidades elementares e

outras não tão elementares assim, Furtado preferiu separá-la em duas dimensões. Uma destinada à satisfação de necessidades elementares da população e outra à “consecução de objetivos a que almejam grupos dominantes de uma sociedade” (FURTADO, 2000), ambas competindo pela utilização dos escassos recursos.

O mesmo Furtado afirma, ainda, que é impossível estender os padrões de consumo dos povos hoje desenvolvidos ao restante da humanidade, ou seja, haverá sempre uma classe dominante e outra destinada a buscar aquele padrão de vida e consumo “inalcançável”² por esta. Em síntese, uma classe em busca do “desenvolvimento econômico simplesmente irrealizável” (FURTADO, 1974).

Todo esse processo, praticado por décadas a fio e por uma população cada vez maior, fez despertar na sociedade, ou em parcela dela, a percepção de que os recursos naturais, anteriormente considerados fonte inesgotável para suprimento das necessidades humanas, são limitados.

Para Latouche, “a alternativa ao desenvolvimento, tanto no Sul como no Norte, não poderia ser um impossível retorno ao passado, nem a imposição de um modelo uniforme de “a-crescimento”” (LATOUCHE, 2004). Em sua visão, somente com o resgate das tradições locais e a síntese destas com o desenvolvimento tecnológico pode-se romper a barreira da modernidade inacessível. Em suas palavras, “pode-se apostar em toda a riqueza da invenção social para destacar dele a um só tempo a criatividade e a engenhosidade liberadas do jugo economicista e desenvolvimentista” (LATOUCHE, 2004).

Corroborando Latouche, Buarque (2002), avalia que a consistência e sustentabilidade do desenvolvimento local fundamentam-se na mobilização e exploração das potencialidades locais e que este contribua para elevar as oportunidades para a sociedade residente e seja economicamente viável. Além disso, deve garantir a conservação dos recursos naturais locais, razão de suas potencialidades e da qualidade de vida da população local.

Historicamente, a ideia da sustentabilidade surge como proposta alternativa às defendidas por duas correntes extremistas em relação ao uso dos recursos naturais. De um lado, os que consideram o meio ambiente abundante o suficiente para suprir as necessidades da humanidade e, de outro, os que consideram que a humanidade já avançou sobre o meio ambiente o suficiente para tornar irreversível sua extinção em consequência da exaustão dos recursos naturais.

Segundo Sachs (2002), esse embate precede a Conferência de Estocolmo, em 1972, e dela emerge uma alternativa média entre o economicismo arrogante e o fundamentalismo

² O termo foi utilizado com a ideia de que quando a classe menos favorecida alcançasse o padrão de consumo da classe dominante, esta já estaria em outro patamar de consumo, por isso inalcançável, ao menos sem que houvesse mudança no paradigma econômico.

ecológico. Nos ideais dessa alternativa, o crescimento econômico ainda se fazia necessário, mas para recepcionar a sociedade e de forma favorável ao meio ambiente.

Nas palavras de Sachs (2002),

de um modo geral, o objetivo deveria ser o do estabelecimento de um aproveitamento racional e ecologicamente sustentável da natureza em benefício das populações locais, levando-as a incorporar a preocupação com a conservação da biodiversidade aos seus próprios interesses, como um componente de estratégia de desenvolvimento.

A esse modelo de desenvolvimento convencionou-se chamar de ecodesenvolvimento ou, mais tarde, desenvolvimento sustentável. Mesmo depois de mais de trinta e cinco anos, a idéia de um modelo de desenvolvimento que não considere apenas o crescimento econômico, mas um crescimento econômico a serviço da sociedade e respeitando o meio ambiente mantém-se atual.

Dada a complexidade e as multifaces da sustentabilidade, Sachs (2002) recomenda a utilização de oito critérios distintos para analisar, cada um deles parcialmente, o grau de sustentabilidade de uma política ou proposta. O Quadro 5 apresenta esses critérios.

Critérios de Sustentabilidade	
Social	<ul style="list-style-type: none"> - Alcance de um patamar razoável de homogeneidade social; - Distribuição de renda justa; - Emprego pleno e/ou autônomo com qualidade de vida decente; - Igualdade no acesso aos recursos e serviços sociais.
Cultural	<ul style="list-style-type: none"> - Mudanças no interior da continuidade (equilíbrio entre respeito à tradição e inovação); - Capacidade de autonomia para elaboração de um projeto nacional integrado e endógeno (em oposição às cópias servis dos modelos alienígenas); - Autoconfiança combinada com abertura para o mundo.
Ecológica	<ul style="list-style-type: none"> - Preservação do potencial do capital natureza na sua produção de recursos renováveis; - Limitar o uso dos recursos não-renováveis.
Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> - Respeitar e realçar a capacidade de autodepuração dos ecossistemas naturais.
Territorial	<ul style="list-style-type: none"> - Configurações urbanas e rurais balanceadas (eliminação das inclinações urbanas nas alocações do investimento público); - Melhoria do ambiente urbano; - Superação das disparidades inter-regionais; - Estratégias de desenvolvimento ambientalmente seguras para áreas ecologicamente frágeis (conservação da biodiversidade pelo ecodesenvolvimento).
Econômico	<ul style="list-style-type: none"> - Desenvolvimento econômico intersetorial equilibrado; - Segurança alimentar; - Capacidade de modernização dos instrumentos de produção; - Razoável nível de autonomia na pesquisa científica e tecnológica; - Inserção soberana na economia internacional.
Política (nacional)	<ul style="list-style-type: none"> - Democracia definida em termos de apropriação universal dos direitos humanos; - Desenvolvimento da capacidade do Estado para implementar o projeto nacional, em parceria com todos os empreendedores; - Um nível razoável de coesão social.
Política (internacional)	<ul style="list-style-type: none"> - Eficácia do sistema de prevenção de guerras da ONU, na garantia da paz e na promoção da cooperação internacional; - Um pacote Norte-Sul de co-desenvolvimento, baseado no princípio de igualdade (regras do jogo e compartilhamento da responsabilidade de favorecimento do parceiro mais fraco); - Controle institucional efetivo do sistema internacional financeiro e de negócios; - Controle institucional efetivo da aplicação do Princípio da Precaução na gestão do meio ambiente e dos recursos naturais; prevenção das mudanças globais negativas; proteção da diversidade biológica (e cultural); gestão do patrimônio global, como herança comum da humanidade; - Sistema efetivo de cooperação científica e tecnológica internacional e eliminação parcial do caráter de commodity da ciência e tecnologia, também como propriedade da herança comum da humanidade.

Quadro 5: Critérios de sustentabilidade.
Fonte: SACHS, 2002 (elaborado pelo autor)

Em razão do caráter limitado deste trabalho, apenas alguns desses critérios serão ponderados em relação à observação da exploração do turismo náutico em Angra dos Reis-RJ. Especial atenção recairá sobre os aspectos sociais, ecológicos, ambientais e econômicos.

Outro aspecto relacionado à sustentabilidade diz respeito ao papel exercido pela geração atual em relação à viabilidade das gerações futuras. Para Buarque (2008)

Sem regras éticas, o poder técnico avança sem respeito a objetivos sociais, com a força das ferramentas da supermodernidade as gerações atuais se apropriam do conhecimento e o utilizam para aumentar seu consumo ao custo da destruição rápida e insensata da Natureza, sacrificando o bem estar da humanidade futura. O saber que antes criava e construía um mundo melhor para cada geração seguinte, passou a ser um também demolidor do futuro. E surgiu em conseqüência uma luta de classes entre gerações: a atual geração de seres humanos se apropriando da Natureza em detrimento das futuras gerações: uma mais-valia-geracional.

A efetiva construção de uma via alternativa às posições antagônicas dos desenvolvimentistas desenfreados e dos conservacionistas extremados passa não apenas por uma negociação e contratualização da gestão da biodiversidade, mas pelo reconhecimento de que a única forma verdadeira de desenvolvimento é aquela que respeita o equilíbrio entre o crescimento econômico, a satisfação coletiva das necessidades sociais e a garantia dos recursos naturais para que as gerações futuras tenham as mesmas oportunidades que a atual.

Na entrega do Relatório Brundtland, como ficou conhecido o documento intitulado “Nosso Futuro Comum”, o conceito de desenvolvimento sustentável foi cunhado, dentre outras, com a finalidade de diferenciá-lo do conceito de “desenvolvimento”, muitas vezes “empregado com referência aos processos de mudança econômica e social no Terceiro Mundo”. Conforme consta do Relatório Brundtland,

O desenvolvimento sustentável procura atender às necessidades e aspirações do presente sem comprometer a possibilidade de atendê-las no futuro. Longe de querer que cesse o crescimento econômico, reconhece que os problemas ligados à pobreza e ao subdesenvolvimento só podem ser resolvidos se houver uma nova era de crescimento no qual os países em desenvolvimento desempenhem um papel importante e colham grandes benefícios.

Há sempre o risco de que o crescimento econômico prejudique o meio ambiente, uma vez que ele aumenta a pressão sobre os recursos ambientais. Mas os planejadores que se orientam pelo conceito de desenvolvimento sustentável terão de trabalhar para garantir que as economias em crescimento permaneçam firmemente ligadas a suas raízes ecológicas e que essas raízes sejam protegidas e nutridas para que possam dar apoio ao crescimento a longo prazo. Portanto, a proteção ao meio ambiente é inerente ao conceito de desenvolvimento sustentável, na medida em que visa mais às causas que aos sintomas dos problemas do meio ambiente. (CMMAD, 1991, p. 44)

Nesse relatório, os membros da comissão que o redigiram, oriundos de 21 países, fizeram o seguinte apelo à ação imediata das autoridades constituídas:

Durante este século [Século XX], a relação entre o mundo dos homens e o planeta que o sustenta passou por uma profunda transformação. Quando o século começou, nem o número de pessoas nem a tecnologia tinham poder para alterar radicalmente os sistemas planetários. Agora, ao findar do século, não só o número de pessoas aumentou enormemente e suas atividades têm esse poder, como também estão ocorrendo grandes e inesperadas mudanças na atmosfera, nos solos, nas águas, na flora e na fauna, e na relação entre todas essas categorias. O índice de mudanças está ultrapassando a capacidade das disciplinas científicas e nossas atuais possibilidades de avaliação e aconselhamento. Está frustrando as tentativas de adaptação das instituições políticas e econômicas, que se processam num mundo diferente, mais fragmentado. E causa profundas preocupações em muitas pessoas que procuram meios de inserir essas questões nas agendas políticas. ... É unânime nossa convicção: a segurança, o bem-estar e a própria sobrevivência do planeta dependem dessas mudanças, já. (CMMAD, 1991, p. 383)

Mesmo no ambiente universitário, em que pese a vanguarda da academia em tratar de temas de interesse da sociedade tão logo eles se manifestem, ou mesmo provocando sua transformação com novas descobertas e avanços tecnológicos, a questão da sustentabilidade enfrentou fortes resistências. Essa resistência pode ser explicada, em boa medida, pelo fato de estudar a sustentabilidade pressupor analisá-la sob uma abordagem interdisciplinar, enquanto a academia “ao longo do século XX seguiu uma trajetória crescentemente especializante” (BURSZTYN, 2004).

No despontar do século XXI o esforço tem sido no sentido de compreender as relações entre as disciplinas, explorar suas características e limitações, tomando-se o cuidado para “não sucumbir às pressões para se “disciplinarizar o ambiente”” (BURSZTYN, 2004), caminho natural do *mainstream* que departamentalizou e especializou a Universidade, tornando-a mais especialista e menos universal.

Sintetizando, o conceito de sustentabilidade, que explora fundamentalmente as relações entre o crescimento econômico, a qualidade ambiental e a equidade social, vem evoluindo desde 1972, quando, o mundo começou a explorar a conexão entre a qualidade de vida e qualidade ambiental na Conferência de Estocolmo.

Contudo, somente em 1987, com a publicação do Relatório Brundtland, o termo desenvolvimento sustentável foi estabelecido, focando, sobretudo, a ideia de sustentabilidade intergeracional.

De fato, muitos conceitos acerca da sustentabilidade e do desenvolvimento sustentável podem ser encontrados na vasta literatura existente. Entretanto, para não perder o foco, há três componentes fundamentais na formação desses conceitos: a dimensão econômica, a ambiental e a social (ROGERS *et al*, 2008).

Com o intuito de exemplificar, no Gráfico 2, Rogers *et al* (2008) apresentam a relação de quatro projetos com cada uma dessas dimensões. No projeto A, um projeto de irrigação de larga escala gera elevado rendimento econômico, beneficiando fazendeiros ricos, mas causando esquistossomose na população local, que não é diretamente beneficiada pelo projeto e inviabilizando os negócios dos fazendeiros mais pobres, que tendem a tornarem-se trabalhadores sem terra. O projeto B busca salvar cervos e rinocerontes e tem forte relação com a qualidade ambiental, com custo elevado não traz qualquer benefício social evidente. O projeto C visa subsidiar a atenção hospitalar em áreas de baixa densidade de população urbana. O projeto D consiste em suprir de água a população rural, beneficiando em especial pobres e mulheres, ampliando a quantidade e qualidade da água a baixo custo.

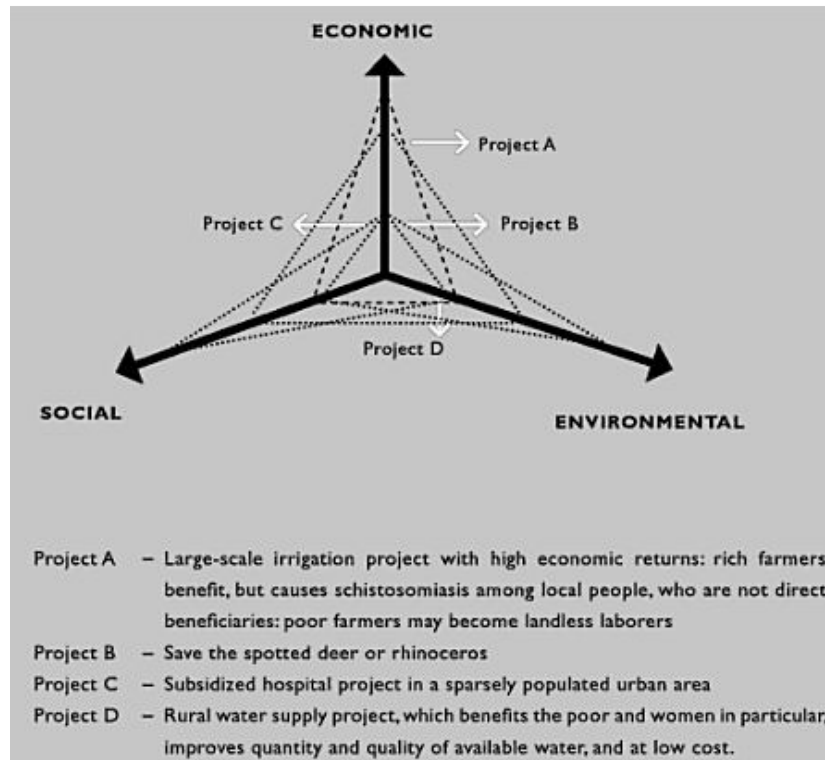


Gráfico 2: Balanço de benefícios do projeto

Fonte: D.V Smith and K. F. Jahal (2000) p. 3 apud ROGERS; JALAL; BOYD. *An introduction to sustainable development*. London, UK: Earthscan, 2008

1.2.2 Breve análise do turismo náutico à luz da sustentabilidade

O turismo náutico, como atividade econômica, implica necessariamente no envolvimento da sociedade e no uso do meio ambiente e de recursos naturais para que ocorra. A grande questão que se coloca é: como a sociedade se envolve com essa atividade econômica e quais os impactos socioambientais derivados do turismo náutico?

Além do aspecto econômico, a difusão da cultura náutica desperta a consciência ambiental e noções de responsabilidade. Amir Klink, em entrevista a Pereira (2007), questiona a quantidade de escolas de vela existentes e cita que a França possui 7 mil clubes de vela, criados com incentivos governamentais e comunitários por sua força educativa. Para Klink, a prática da vela e o contato com o mar incentivam nas crianças e nos jovens a disciplina, o respeito, a consciência ambiental e noções de responsabilidade. Fermentos da cidadania.

O turismo náutico depende basicamente de duas estruturas para ser praticado: i) a marina, porto, clube ou cais que serve ao embarque, desembarque e apoio; e ii) a embarcação, meio de transporte e finalidade da atividade turística.

No caso das marinas, portos, clubes e cais os seguintes fatores podem ser considerados na análise sob o olhar da sustentabilidade:

- Quanto ao respeito ao meio ambiente – os métodos construtivos, a área onde são construídos, os equipamentos de esgoto e saneamento, o impacto visual que

provocam, os serviços de apoio que disponibilizam às embarcações, em especial, água, energia, esgotamento, limpeza;

- Quanto à satisfação coletiva da sociedade – o acesso da população aos serviços prestados, a participação da sociedade local na força de trabalho (não se restringindo aos serviços que exijam menos qualificação), o alinhamento dos interesses empresariais com os objetivos sociais, a possibilidade de compartilhamento da cultura local com o turista e a interação deste com a sociedade;
- Quanto à viabilidade econômica do negócio – a dimensão do empreendimento, os serviços ofertados, o tipo de embarcação a que se destina, a integração à cadeia econômica do turismo.

Em relação às embarcações, sob o enfoque da sustentabilidade, precisam ser analisados quanto à sua estrutura, mas também quanto às áreas em que navegam.

Considerando a estrutura das embarcações, os seguintes fatores podem ser analisados:

- Respeito ao meio ambiente – evidenciado pelo tipo de material utilizado na construção, o método construtivo, a estrutura do estaleiro que a construiu, da mesma forma a estrutura prestadora dos serviços de manutenção, o sistema de propulsão, o sistema de abastecimento de água e, especialmente, o de esgotamento e de tratamento dos resíduos sólidos, os métodos anti-incrustantes utilizados no casco;
- Satisfação coletiva da sociedade – o respeito ao direito da coletividade no uso dos cursos d'água e infraestruturas, sobretudo as infraestruturas públicas, a harmonia com os costumes locais na navegação, fundeio ou atracação, o acesso à população local a postos de trabalho a bordo (não reduzido aos de menor qualificação), a interação harmoniosa entre embarcados e residentes locais;
- Viabilidade econômica – uso de embarcações adequadas para o negócio, aliando satisfação do interesse do cliente, com custos adequados e garantia de segurança, adoção do conceito de cadeia produtiva, onde cada empreendimento é parte de um todo mais significativo que é o destino turístico, propiciando o ganho coletivo e melhor ambiente de desenvolvimento do negócio.

Considerando, por sua vez, as áreas navegadas e exploradas por essas embarcações, os seguintes fatores podem ser analisados:

- Respeito ao meio ambiente – verificado pelo cumprimento da legislação ambiental em primeiro lugar, evitando áreas consideradas de proteção integral ou que possuam qualquer outra restrição à navegação, ao fundeio ou à atracação, respeito à capacidade de carga dos atrativos turísticos, orientação aos embarcados quanto aos cuidados com o meio ambiente e com os resíduos gerados a bordo ou nos passeios fora da embarcação, uso consciente da motorização, evitando gasto desnecessário de combustível e níveis de aceleração demasiado elevados, uso adequado dos sistemas de abastecimento de água e, especialmente, os de esgotamento, sobretudo o esgoto de banheiro e de porão, uso consciente de equipamentos de auxílio à navegação como fochos de luz, sinalizadores, sinos, gongos, cornetas, buzinas ou sirenes.
- Satisfação coletiva da sociedade – respeito às diferenças culturais, sobretudo em relação às minorias ou aos que se encontram em condição fragilizada, integração do embarcado com a vida a bordo e sua relação com o meio ambiente, promoção do acesso da população local aos atrativos turísticos por meio da navegação.
- Viabilidade econômica – elaboração de roteiros atrativos e integrados à cadeia produtiva do turismo, mesclando a navegação contemplativa e exploratória com experiências em terra, adequação dos suprimentos, equipamentos e tripulação à natureza da viagem, evitando gastos desnecessários, mas garantindo o conforto e,

sobretudo a segurança a bordo, oferta de roteiros ou serviços alternativos para suportar períodos considerados de baixa temporada.

Como o desenvolvimento sustentável delimitado para esse trabalho ancora-se no equilíbrio conseguido pelo respeito ao meio ambiente e crescimento econômico necessários para atender às necessidades coletivas da sociedade, a verificação *in loco* levará em conta não apenas os aspectos técnicos relacionados às embarcações e equipamentos de apoio, mas também a viabilidade dos negócios associados ao turismo náutico.

Nesse momento cabe explicitar as características de cada uma dessas modalidades de turismo náutico que possuem potencial de colocar em risco a sustentabilidade do desenvolvimento como definida anteriormente.

Características do turismo náutico “a vela” que expõem ao risco a sustentabilidade

O turismo náutico praticado em embarcações a vela pode ter lugar em barcos de diversas dimensões e características.

Os barcos de menor dimensão, comumente denominados monotipos, são, em geral, padronizados e construídos em escala comercial utilizando materiais derivados do petróleo, como a fibra de vidro, combinados com peças de madeira, aço ou alumínio. Servem à navegação, mas não à prática do pernoite a bordo. Em geral não possuem cabine fechada ou, quando a possuem, essa não oferece as mínimas condições de habitabilidade. São exemplos de monotipos os barcos das classes *optimist* (Foto 1), *holder 12* (Foto 2), *laser* (Foto 3), *dingue* (Foto 4), *hobie cat* (Foto 5), *star* (Foto 6), entre outros.



Foto 1: Veleiro classe *Optimist*
Fonte: Escola de Vela de São Sebastião



Foto 2: Veleiro classe *Holder 12*
Fonte: Escola de Vela de São Sebastião



Foto 3: Veleiro classe *Laser*
Fonte: *Wikipedia*, acessado em 10 set. 2010



Foto 4: Veleiro classe *Dingue*
Fonte: *Wikipedia*, acessado em 10 set. 2010



Foto 5: Veleiro classe *Hobie Cat 14*
Fonte: <http://www.hobiecat.com/sailboats/wave/photos/>, acessado em 10 set. 2010



Foto 6: Veleiro classe *Star*
Fonte: *Wikipedia*, acessado em 10 set. 2010

Essas embarcações são as que, a princípio, menos oferecem risco ao meio ambiente, são guardadas invariavelmente fora d'água, o que não exige tratamento especial na pintura de fundo, não possuem qualquer tipo de motorização, reduzindo a emissão de gás carbônico (CO₂) a zero e possuem autonomia limitada ao cansaço físico de seus tripulantes.

Contudo, por não serem dotadas das mínimas condições de habitabilidade, são fontes potenciais de poluição, ainda que limitada, visto que seus ocupantes não possuem locais adequados para realização de suas necessidades fisiológicas (urina e fezes). Nessa mesma linha, os suprimentos alimentares e de hidratação costumam ser armazenados em sacolas estanques à água, denominadas *Dry Bags*, e a impossibilidade de tê-las em quantidade a bordo seria um convite a descartar os resíduos ao invés de mantê-los junto aos alimentos ainda não consumidos.

Os veleiros monotipos, apesar de possuírem capacidade extremamente limitada de transporte de pessoas, constituem uma das formas mais democráticas de acesso ao mundo

náutico. Os custos relativamente baixos, a padronização dos equipamentos e equipagens e a proximidade do turista com a água e com as manobras a bordo (na maioria das vezes ele está acompanhado apenas de um timoneiro) fazem do passeio no monotipo uma experiência diferente de qualquer outra atividade náutica.

Uma ressalva importante em razão da suposta oportunidade para um passeio em solitário é a exigência de habilitação (licença pessoal) por parte da legislação brasileira de prática da navegação. Assim, o turista náutico interessado em guarnecer e comandar a embarcação em que navega, mesmo os veleiros monotipos, precisa estar previamente habilitado para tal. Alugar uma embarcação sem condutor é como alugar um carro sem motorista, há a necessidade de se comprovar a habilitação.

Conforme apresentado no Quadro 6, a NORMAM-03/DPC estabelece diferentes níveis de habilitação conforme o tipo de embarcação a ser conduzida e a área de navegação.

Exigências de nível de habilitação para conduzir embarcações de Esporte e Recreio	
Área de navegação	Tipo de habilitação
Águas interiores	<u>Veleiro</u> - para embarcações miúdas a vela, empregadas em águas interiores
	<u>Motonauta</u> - para as motoaquáticas, empregadas em águas interiores
	<u>Arrais-Amador</u> - para qualquer embarcação dentro dos limites da Navegação Interior
Navegação costeira	<u>Mestre-Amador</u> - para qualquer embarcação na Navegação Costeira
Navegação oceânica	<u>Capitão-Amador</u> - qualquer embarcação, sem limitações geográficas

Quadro 6: Exigências de nível de habilitação para conduzir embarcações de Esporte e Recreio
Fonte: NORMAM-03/DPC

Outro tipo de veleiro bastante comum na região de Angra dos Reis-RJ são as escunas e saveiros. Escunas e saveiros são veleiros de médio porte, de construção amadora, a partir de técnicas locais, utilizando madeira em sua construção.

As escunas e saveiros (Foto 7) transportam de 20 a 200 turistas e, em geral, são utilizadas para passeios de um dia inteiro, iniciando nas primeiras horas da manhã, percorrendo praias e enseadas da região e retornando no final da tarde. Raramente são utilizadas para pernoite, pois são preparadas para atender um número superior de turistas do que sua capacidade de acomodação (cabines e beliches) permite. Não se trata de superlotação, mas de adequação do uso da embarcação para cruzeiros curtos, sem pernoite.



Foto 7: Escuna, Saveiro e Canoa de Pena
Autor: Roberto Faria

As escunas e saveiros, apesar de dotadas de velas, em geral locomovem-se sob regime de máquinas, sobretudo quando os ventos na região não propiciam as condições mínimas para navegação em velocidade adequada ao passeio comercializado.

Correspondem às embarcações a vela mais acessíveis ao turista, não apenas pelo valor cobrado pelo passeio, mas, sobretudo por não exigir do turista conhecimento náutico e habilitação, sendo dotada de tripulação própria.

Os principais riscos ao meio ambiente decorrentes do turismo em saveiros e escunas estão relacionados à poluição causada pelo uso quase constante da motorização, pelos sistemas de esgotamento sanitário e de porão, em geral rudimentares e desprovidos de *holding tank* adequadamente dimensionado ao volume de esgoto esperado por viagem. Os *holding tank* são tanques de armazenamento temporário do esgoto da embarcação que devem ser esvaziados somente nos locais de atracação que possuem infraestrutura para tal ou no mar, em áreas previamente designadas para isso.

A falta de manutenção adequada nas motorizações dessas embarcações costuma ser fonte de contaminação da água de porão por óleo (lubrificante ou diesel), que vaza dos motores e linhas de abastecimento para o fundo da embarcação.

Cabe registrar que é comum a embarcação fazer alguma água de porão. Ela é, em geral, oriunda de infiltrações no casco (água do curso navegado), ou no convés (chuva, banho no convés, ondas embarcadas ou limpeza). Para escoamento dessa água, toda embarcação possui sistema próprio de esgotamento que pode variar desde pequenos baldes e esponjas nas embarcações de menor porte, até sistemas de bombeamento motorizado (elétrico ou a combustível) no caso das de maior porte. O problema reside no fato de que essa água pode ser contaminada por outras fontes, como o vazamento de óleo lubrificante e de óleo diesel, por exemplo.

Outra fonte de preocupação no turismo realizado em saveiros e escunas é o atendimento aos requisitos de capacidade de carga dos atrativos visitados. Essas embarcações chegam a transportar em uma única viagem 200 turistas, que desembarcam em bloco em praias e enseadas provocando impacto concentrado nas relações sociais e do homem com a natureza. Considerando que não se trata de uma ou duas embarcações desse tipo, mas de um número considerável que propicia esse tipo de turismo, os riscos nesse caso são ampliados.

O último grupo de embarcações a vela a ser considerado é o formado pelos chamados veleiros oceânicos ou veleiros cabinados. São embarcações de pequeno porte ou porte médio (raramente são de grande porte), movidas essencialmente a vela, providas de motorização exclusivamente para recarga de baterias ou navegação auxiliar (entrada de porto, manobra em emergência ou calmaria), que possuem condições de acomodar seus tripulantes e passageiros, em níveis aceitáveis de conforto, em pernoite.

Esses veleiros, em geral, são alugados por um único grupo de turistas, com ou sem tripulação. Lembrando que o aluguel sem tripulação só é possível quando ao menos um dos turistas é habilitado à navegação, ficando este, então, responsável por conduzir a embarcação em segurança e respeitando a legislação.

Conforme o porte dessas embarcações, elas oferecem mais ou menos conforto e condições de habitabilidade a seus ocupantes. A premissa, para classificá-las nesse grupo de embarcações, é que garantam as condições mínimas a um pernoite adequado. As Figuras 2 a 7 e as Fotos 8 e 9 representam embarcações classificadas nesse segmento.

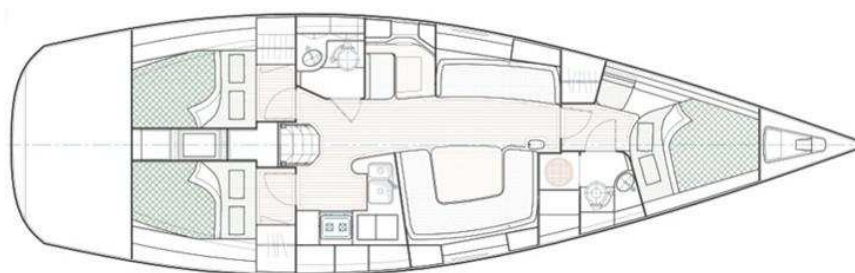


Figura 2: Planta interna do veleiro Delta 45
Fonte: www.deltayachts.com.br



Foto 8: Veleiro Delta 45
Autor: Artur Poester (Fonte: www.deltayachts.com.br)

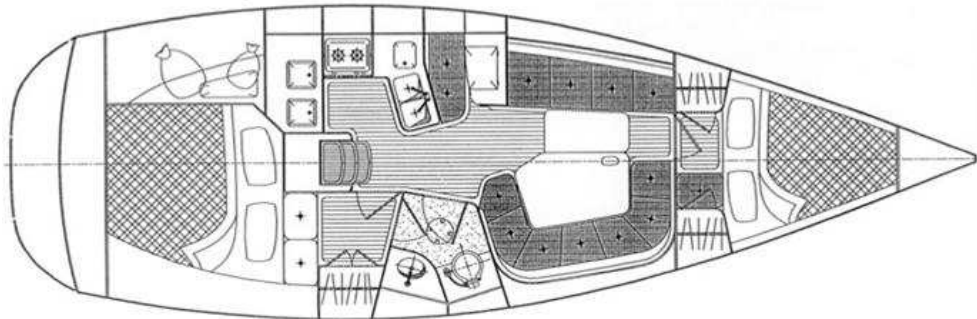


Figura 3: Planta interna do veleiro Delta 36
Fonte: www.deltayachts.com.br



Foto 9: Veleiro Atalaia, modelo Delta 36
Fonte: www.deltayachts.com.br



Figura 4: Renderização interna do veleiro *Multichine 28*
Fonte: www.yachtdesign.com.br



Figura 5: Renderização externa do veleiro *Multichine 28*
Fonte: www.yachtdesign.com.br



Figura 6: Renderização interna do veleiro *Multichine 23*
Fonte: www.yachtdesign.com.br



Figura 7: Renderização externa do veleiro *Multichine 23*
Fonte: www.yachtdesign.com.br

Os veleiros cabinados são responsáveis por um tipo de turismo mais contemplativo e sem muita preocupação com a velocidade empregada, visto serem reféns das condições de vento do local.

As fontes de preocupação relacionada a esse tipo de veleiro concentram-se na combinação dos riscos apresentados pelos tipos anteriores, em que pese em menor grau. Por serem dotados de motor auxiliar podem apresentar vazamentos de óleo que venha a contaminar a água de porão. Para evitar esse tipo de contaminação alguns veleiros possuem compartimentos estanques para sua motorização e os resíduos que dela derivam não se comunicam com o restante da água gerada no fundo da embarcação.

Muitos veleiros cabinados também não são dotados de *holding tank*, e o esgotamento de seus sanitários (Figura 8) é feito com captação de água do curso navegado e descarte dos resíduos e dessa água captada, sem qualquer tratamento, de volta ao curso navegado.



Figura 8: Foto vaso sanitário manual marca *Jabsco*
Fonte: www.jabscoshop.com

Por serem utilizados para pernoite, outra fonte de preocupação é o local utilizado para fundeio dessas embarcações. Ao fundear a embarcação, a âncora e o cabo de fundeio

exercem pressão sobre o fundo e podem causar danos à vegetação e mesmo aos refúgios de animais marinhos, como pode ser observado na Figura 9.

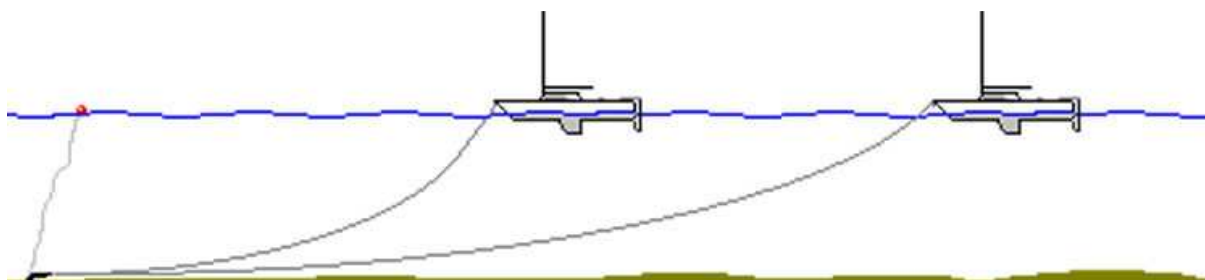


Figura 9: Diagrama de fundeio de embarcação
Fonte: www.portalsaofrancisco.com.br

Repare-se na ilustração que não apenas a âncora, mas também o cabo de fundeio, normalmente composto por uma corrente de alguns metros de comprimento na porção mais próxima à âncora, exerce pressão sobre o fundo. Num fundeio mais demorado o barco inevitavelmente irá girar em torno do ponto de ancoragem, revirando todo o fundo tocado pela corrente utilizada para fundear.

Muitos veleiros cabinados, em razão de seu calado (distância entre a linha d'água e o ponto mais baixo da embarcação), são guardados em poitas ou dequeas, exigindo tratamento especial da pintura de suas obras vivas (parte do costado da embarcação que fica abaixo da linha d'água)

Características do turismo náutico "a motor" que expõem ao risco a sustentabilidade

As embarcações a motor utilizadas para o turismo náutico são divididas basicamente em três grupos: i) as motos aquáticas, mais conhecidas pela denominação de *Jet Ski*; ii) as lanchas; e iii) as traineiras. Apesar dos cruzeiros marítimos serem considerados turismo náutico, cabe esclarecer que os navios, por não serem embarcações de esporte e recreio, não serão tratados aqui.

As motos aquáticas possuem autonomia limitada e seu uso é restrito a um ou dois tripulantes. Pilotar uma moto aquática, a exemplo das demais embarcações, exige habilitação prévia. Os *Jet Ski* (Figura 10) são movidos a gasolina e possuem consumo elevado, por essa razão os custos desse tipo de prática também são elevados quando comparados ao tempo e distância de deslocamento propiciado pelas demais embarcações.



Figura 10: Foto de *Jet Ski* modelo *Seadoo RXT 260 IS 2010*
Fonte: www.importsnautica.com.br

A aparente facilidade para manobrá-lo, aliado ao fato de ser utilizado em geral próximo a terra, faz do *Jet Ski* um dos principais responsáveis por acidentes envolvendo banhistas. Infelizmente, as principais causas estão relacionadas à ingestão de bebidas alcoólicas e pilotagem sem habilitação.

O *Jet Ski* pode ser considerado um dos meios de turismo náutico mais poluentes *per capita*. O elevado consumo de combustível, somado ao fato de ter seu uso limitado a uma ou duas pessoas, lhe impõe essa condição. Os *Jet Ski* padecem da mesma limitação de espaço que os veleiros monotipos, assim, além da poluição por conta da motorização, estão sujeitos aos demais riscos de poluição que apresentam aquelas embarcações.

As lanchas respondem pelo maior volume de embarcações de esporte e lazer. Originalmente construídas em madeira, hoje a quase totalidade das lanchas é produzida em fibra de vidro e outros materiais exóticos, como espumas de PVC (cloreto de polivinila), fibra de carbono e aramida (*kevlar*). Registre-se outro fenômeno que pode ser observado no universo das lanchas: a evolução das dimensões médias dessas embarcações. O acesso a esse tipo de embarcação, com o barateamento dos componentes utilizados e a produção em série, tem levado a indústria náutica de lanchas a construir modelos cada vez maiores e mais recheados de tecnologia e itens de conforto.

Possuem, as lanchas, motorização que varia desde motores de popa alimentados por uma mistura de gasolina e óleo até praças de máquinas com dois ou mais motores a diesel de grandes dimensões. Por se deslocarem em velocidade elevada para os padrões náuticos e possuírem acomodações adequadas ao pernoite, as lanchas (Foto 10) ampliam as possibilidades de exploração da região por parte dos turistas.



Foto 10: Lancha modelo Ventura 215 *Cabin Confort*
Fonte: www.lanchasventura.com.br

Enquanto um turista a bordo de um veleiro demora uma tarde inteira, muitas vezes, para se deslocar entre duas enseadas, outro a bordo de uma lancha é capaz de visitar quatro ou cinco enseadas. Tudo isso com fundeio, mergulhos, consumo de bebidas e alimentos, enfim marcando a presença do turista na região.

A aparente auto-suficiência encontrada a bordo das lanchas, muitas inclusive com cabines climatizadas (Foto 11), tende a afastar o turista do contato com a natureza e com a sociedade local, muitas vezes contemplada através dos vidros temperados que separam a atmosfera artificial do interior da embarcação da realidade tropical do local, transformando o ambiente visitado em pano de fundo ou simples paisagem.



Foto 11: Interior de Lancha modelo *Schaefer 385*
Fonte: www.schaeferyachts.com.br

O turismo náutico praticado com lanchas é bastante restritivo em termos de acesso. Os custos são elevados e o consumo de combustível é o maior responsável por esses custos. Por isso, a seleção dos turistas que buscam esse tipo de prazer e diversão é bastante rigorosa em termos econômicos. Por outro lado, a manutenção e operação dessas embarcações exigem pessoal qualificado, gerando emprego e oportunidade de trabalho para os habitantes das regiões que exploram esse tipo de turismo.

As traineiras (Fotos 12 a 14) são as opções mais baratas para o turismo náutico a motor. São embarcações que carregam de 6 a 20 passageiros e costumam ser utilizadas não apenas para o turismo, mas também para o transporte marítimo quando não estão operando turisticamente.

Assim como as escunas e saveiros, as traineiras são construídas de forma artesanal, com técnicas locais e utilizando madeira e materiais disponíveis na região. Não raro, utilizam motorização a diesel adaptada de motores de pequenos caminhões, ou camionetes.

Por serem rudimentares, possuem as mesmas características das escunas e saveiros no que se refere à água de porão e ao esgotamento dos sanitários. Além disso, a poluição sonora é também bastante característica das traineiras, que não possuem adequado sistema de escapamento e isolamento de sua motorização.



Foto 12: Traineira *Black Gold* (8 passageiros)
Foto 13: Traineira *Rei do Rio* (11 passageiros)
Foto 14: Traineira *Velho Marinheiro* (50 passageiros)
Fonte: www.traineira.com.br

Além da poluição sonora, causada por sistemas de escapamento mal dimensionados, a principal causa de poluição dos cursos d'água por óleo ocorre em razão de motores mal regulados ou mal conservados, expelindo parte da mistura de combustível não queimada pelo escapamento. Outra forma de poluição bastante comum nessas embarcações são os vazamentos nas linhas de mangueiras que fazem a ligação dos tanques ao motor e em seus condutos. O combustível vaza para o porão do barco e dali é bombeado para fora da embarcação.

2 TURISMO NÁUTICO EM ANGRA DOS REIS – ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS E AMBIENTAIS

Para falar de Angra dos Reis, só com poesia.
Em Angra, é a natureza que dá as boas vindas.
Entre o mar e a montanha, um espetáculo de cores e luzes, onde parece que o Criador desenhou contornos e pintou paisagens, com tanto carinho que, ao final, fez uma obra prima...
É só chegar, deitar os olhos sobre o mar azul e começar a sentir os efeitos de todas as magias que envolvem aquele lugar.
Terra do contraste entre o intenso verde da Mata Atlântica e todas as nuances do azul espalhadas por suas praias e recantos cheios de beleza.
Em Angra dos Reis é fácil poetizar a vida.
Dayse Maria Moraes, poetisa local

Este capítulo tem por objetivo caracterizar a região de Angra dos Reis-RJ e demonstrar a relevância do turismo náutico para esse município.

2.1 CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO DE INTERESSE: ANGRA DOS REIS – RJ

Para se ter uma idéia do potencial desse tipo de turismo [náutico] na região, apenas no município de Angra o número de embarcações registradas na capitania dos portos é maior que o de carros registrados no Detran. São 18 mil contra 15 mil, segundo dados da TurisAngra, Fundação de Turismo de Angra dos Reis. Para atender a esse público, a região conta com cerca de 20 portos, marinas e iate clubes. (LUCCHESI, 2006)

No litoral brasileiro, o município de Angra dos Reis-RJ desponta como um dos de maior potencial para o desenvolvimento do turismo náutico. Sua localização, entre o Rio de Janeiro e São Paulo e o relevo de sua costa com a Baía da Ilha Grande e outras tantas ilhas são fatores que levam Angra dos Reis a possuir hoje mais embarcações cadastradas em sua Agência da Capitania dos Portos do que carros emplacados pelo Departamento de Trânsito, mas nem sempre foi assim.

2.1.1 Aspectos históricos e localização

Reconhecida na expedição chefiada por André Gonçalves, em 1502, a região de Angra dos Reis-RJ atendia a interesses estratégicos da Coroa Portuguesa, preocupada com o comércio praticado entre índios e embarcações holandesas, francesas e inglesas na região (Machado, 1995).

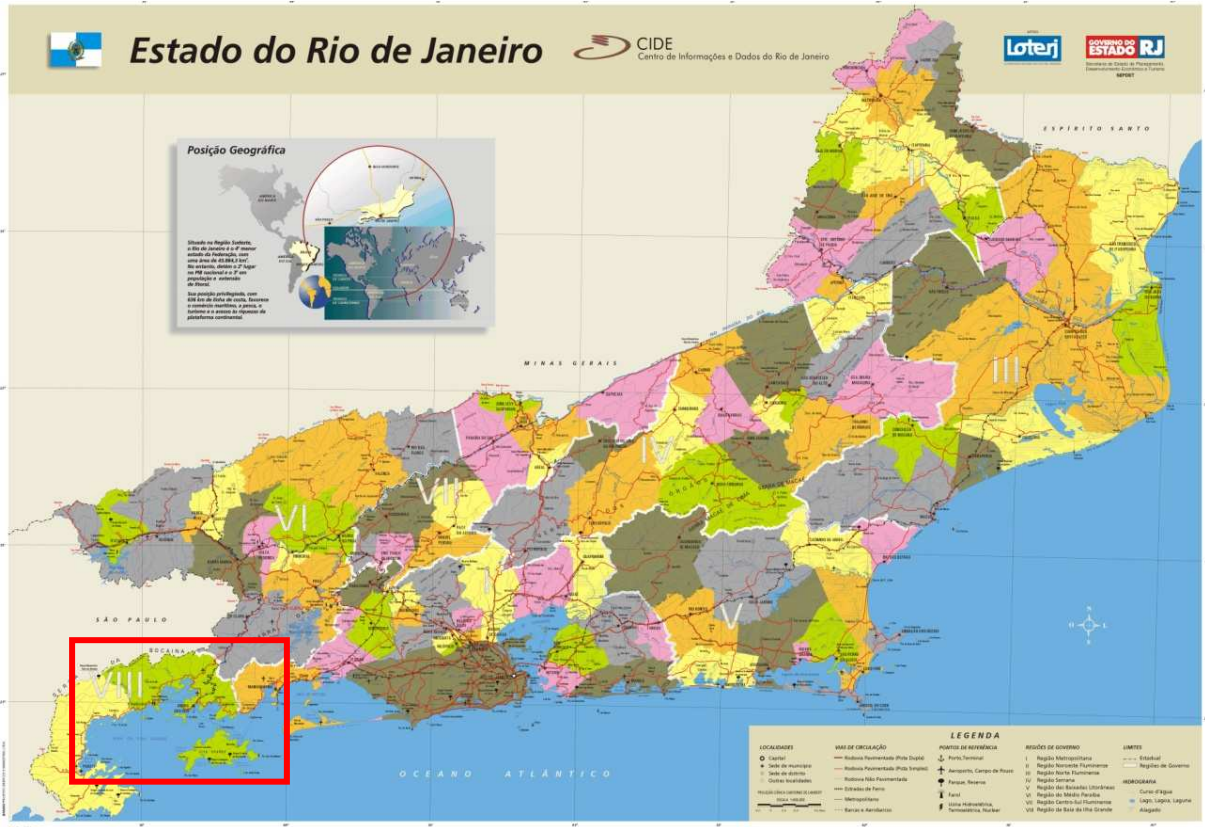
Seu litoral é caracterizado pela Baía da Ilha Grande, maior ilha do litoral fluminense, com 193 km². A Ilha Grande experimentou inúmeros ciclos econômicos. Neles, serviu à exploração da cana de açúcar, à criação de gado, como entreposto de escravos, como área de quarentena para tripulações enfermas chegadas de longas viagens e até como repositório de presos políticos e comuns.

A vegetação predominante em Angra dos Reis-RJ e, especialmente, na Ilha Grande é a Mata Atlântica. Na ilha, com relevo acidentado – o ponto mais elevado, o pico a Pedra D'água, está a mais de 1.000m de altitude – pode-se observar todas as fitofisionomias possíveis a esse bioma. Por essa razão, e pelo fato de estar relativamente isolada do contato humano mais direto, a Ilha Grande desperta grande interesse preservacionista.

A população local nativa, caracterizada como tradicional, e que ainda pode ser encontrada em algumas localidades, sobretudo na Ilha Grande, é predominantemente formada por “caiçaras” que vivem da agricultura de subsistência e da pesca. A partir do “boom” do turismo, e com o fechamento do presídio, essa atividade econômica passou a constituir a grande alternativa às perdas de produtividade da atividade pesqueira. Contudo, a falta de estrutura e de qualificação da população local levou ao desenvolvimento de atividades degradantes e à invasão da ilha por forasteiros em aproveitamento da exploração econômica da cadeia produtiva do turismo (MEDEIROS e NASCIMENTO, 2010).

O turismo desenvolve-se na região de Angra dos Reis-RJ apenas a partir da construção da estrada Rio-Santos, em 1974. A desativação do Instituto Penal Cândido Mendes em 1994, vinte anos mais tarde, dá ainda mais impulso a essa atividade econômica. Desde então, “a Ilha Grande começou a tornar-se gradualmente um destino turístico muito procurado” (Mendonça, 2008, p. 2).

O município de Angra dos Reis (Mapas 1 e 2) situa-se na porção sudoeste do estado do Rio de Janeiro, na mesorregião “Sul Fluminense”, microrregião “Baía da Ilha Grande” (também conhecida pela denominação Costa Verde), fazendo divisa com os municípios fluminenses de Parati (a Oeste), Mangaratiba (a Leste) e Rio Claro (a Nordeste) e com os municípios paulistas de São José do Barreiro (a Noroeste) e Bananal (ao Norte). Ao Sul, o município de Angra dos Reis é banhado pelo Oceano Atlântico, que forma nas águas compreendidas entre a porção continental do município e a Ilha Grande a Baía da Ilha Grande. Além da Ilha Grande, a porção insular de Angra dos Reis conta, aproximadamente, com mais outras 360 ilhas de tamanhos muito variados. Essas ilhas compreendem desde pequenos rochedos e lajes que afloram acima do nível médio do mar, a ilhas de maior porte, muitas ocupadas com propriedades de lazer de pessoas mais abastadas.



Mapa 1: Mapa Oficial do Estado do Rio de Janeiro
 Fonte: Fundação CIDE – Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro http://www.cide.rj.gov.br/download/Mapa_do_Estado_RJ_2001.zip



Mapa 2: Mapa Oficial do Estado do Rio de Janeiro (parte)
 Fonte: Fundação CIDE – Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro http://www.cide.rj.gov.br/download/Mapa_do_Estado_RJ_2001.zip

2.1.2 Aspectos Demográficos e Ambientais

Em 1940 a população de Angra dos Reis era composta por pouco mais de 18,5 mil habitantes, a maioria vivendo na área rural. A explosão demográfica em Angra dos Reis-RJ ocorre a partir da implantação dos grandes empreendimentos na região, em especial a construção do Estaleiro Verolme, em 1959, a instalação da Eletronuclear, em 1972 e a inauguração do TEBIG - Terminal Petrolífero da Baía da Ilha Grande, no ano de 1977.

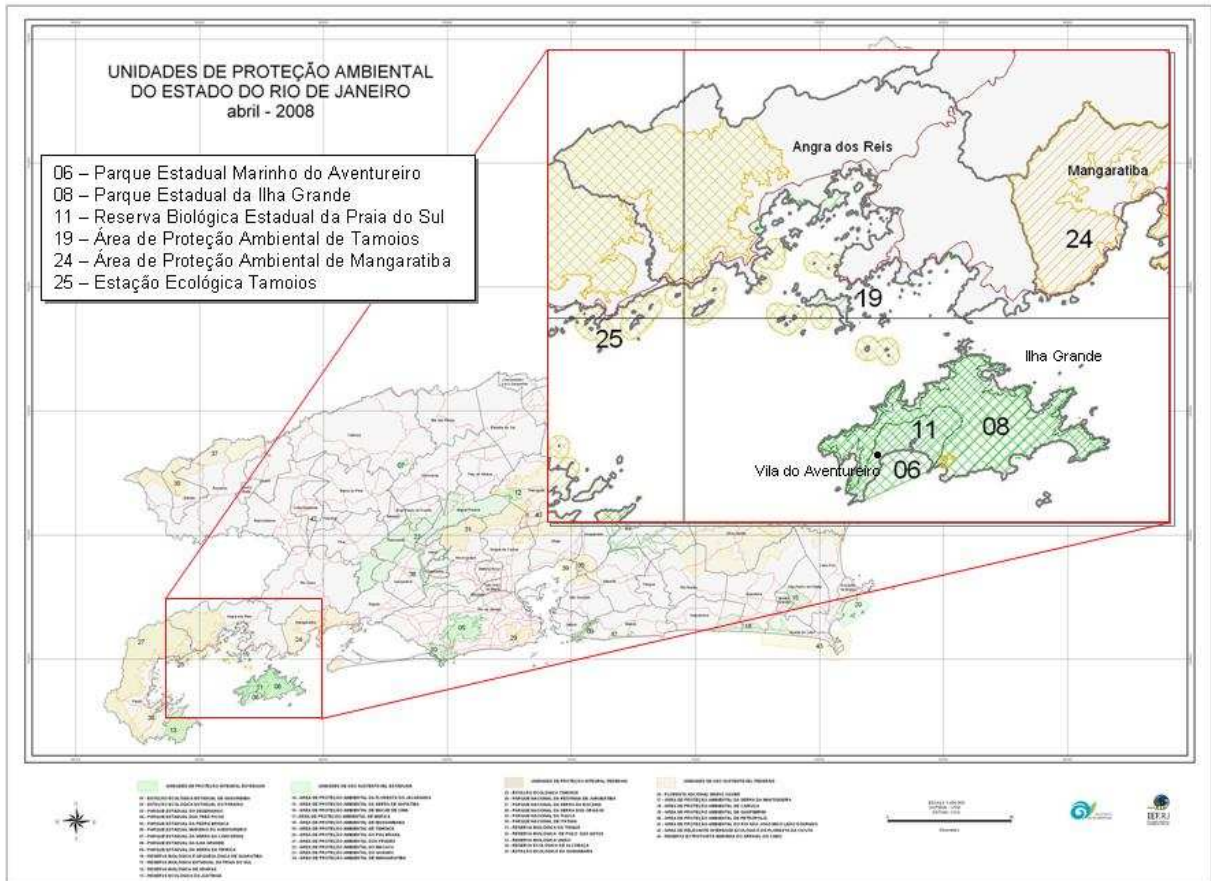
Nesse período, a população cresceu a taxas bastante expressivas. Foi uma média de crescimento de 3,4% ao ano na década de 1960, 3,7% na década seguinte e 4,4% na década de 1980.

Em 1991 a população de Angra dos Reis-RJ já somava mais de 85,5 mil habitantes (CENSO 1991) e mais recentemente, em 2010, Angra dos Reis contava com uma população de 169.270 habitantes (CENSO 2010).

Unidades de Conservação

A expansão da atividade turística na região de Angra dos Reis ocorre na mesma época em que ganha força “o reconhecimento da problemática ambiental, ... em números redondos, do fim dos anos 60, começo dos anos 70, com a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, em Estocolmo, 1972” (Sachs, 2007, p. 30).

Como resposta a este movimento, nas décadas de 1970 e 1980 várias unidades de conservação foram criadas na região, destacando-se: o Parque Estadual da Ilha Grande (Decreto Estadual nº 15.273, 26/6/1971); a Reserva Biológica da Praia do Sul (Decreto Estadual nº 4.972, 2/12/1981); a Área de Proteção Ambiental de Tamoios (Decreto Estadual nº 9.452, 5/12/1986); e a Reserva Biológica da Ilha Grande (Decreto Estadual nº 9.728, 6/3/1987). Mais recentemente, foram criados a Estação Ecológica Tamoios (Decreto nº 98.864, 23/1/1990) e o Parque Estadual Marinho do Aventureiro (Decreto Estadual nº 15.983, 27/11/1990). As unidades de proteção ambiental em Angra dos Reis – RJ estão apresentadas no Mapa 3.



Mapa 3: Unidades de Proteção Ambiental do Estado do Rio de Janeiro (abril – 2008) (adaptado)
 Fonte: Fundação Instituto Estadual de Florestas – IEF/RJ

O Quadro 7 apresenta os principais atributos das Unidades de Conservação de Angra dos Reis – RJ. Das seis unidades, uma federal e cinco estaduais, apenas uma possui plano de manejo aprovado e outra possui plano diretor em implantação. Somente duas dessas unidades possuem conselho gestor em implantação. Outra característica importante dessas unidades de conservação é o variado conjunto de ecossistemas relevantes que se observa em cada uma delas.

	Categoria	Área (ha)	Ato de criação	Ecosistemas relevantes	Observações	Plano Diretor e/ou de Manejo	Conselho Gestor
Parque Estadual da Ilha Grande		12.052	Decreto Estadual nº 15.273, de 26 de junho de 1971	Mata Atlântica, restinga, manguezal, campos inundáveis (brejo); costão rochoso, lagunar			
Reserva Biológica da Praia do Sul	Unidade de Proteção Integral	3.000	Decreto nº 4.972, de 02/12/81	Mata Atlântica, restinga, lagunar, manguezal, campos inundáveis (brejo), costão rochoso	Ocorrência de sítios arqueológicos	Possui Plano de Manejo	Não possui Conselho Gestor
Área de Proteção Ambiental de Tamoios	Unidade de Uso Sustentável	90.000	Decreto nº 9.452 de 05/12/86	Mata Atlântica, Restinga, manguezal, costão rochoso		Plano Diretor aprovado - Decreto nº 20.172, de 1/07/1994	Conselho Gestor em implantação
Reserva Biológica da Ilha Grande	Unidade de Proteção Integral	20.000	Decreto nº 9.728, de 06/03/87	Mata Atlântica, restinga, manguezal, campos inundáveis (brejo); costão rochoso, lagunar	Ocorrência de sítios arqueológicos	Não possui Plano de Manejo	Não possui Conselho Gestor
Estação Ecológica Tamoios	Unidade de Proteção Integral	21.438	Decreto nº 98.864 de 23/1/1990	Zona Costeira			
Parque Estadual Marinho do Aventureiro	Unidade de Proteção Integral	1.300	Decreto nº 15.983, de 27/11/90	Costão rochoso; marinho		Não possui Plano de Manejo	Conselho Gestor em implantação

Quadro 7: Atributos das Unidades de Conservação de Angra dos Reis – RJ
Fonte: Inea/RJ e ICMBio (Adaptado pelo autor a partir de informações disponíveis em www.inea.rj.gov.br e www.icmbio.gov.br)

2.1.3 Aspectos Econômicos

A evolução da economia de Angra dos Reis-RJ demonstra que a região, por seu posicionamento estratégico, em diversas ocasiões exerceu papel relevante na economia brasileira. No Brasil Colônia, Angra serviu de porto para escoamento da produção de cana-de-açúcar e a Ilha Grande sediou importante entreposto de escravos.

Com a mudança do eixo da economia de monoculturas no Brasil, a região promoveu o escoamento da produção de ouro, proveniente de Minas Gerais, e de café oriundo do vale do rio Paraíba do Sul.

Preterida no início do século XX, em favor do Rio de Janeiro, para instalação da Base Naval sede da esquadra da Marinha do Brasil, após a crise de 1929, a região entra em declínio e só vai reencontrar seu rumo com a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN em Volta Redonda. Angra passa, então, a escoar a produção da CSN por meio de ferrovia construída para esse fim.

Com o avanço da industrialização, Angra dos Reis-RJ é escolhida para receber o estaleiro Verolme no final da década de 1950. Na sequência, outro grande empreendimento, o complexo de usinas termoeletricas, provoca uma forte migração para Angra dos Reis. Na década de 1970, junto com as usinas, veio a implantação do TEBIG e a pavimentação da Rodovia BR-101 (Rio-Santos).

Com as condições assentadas pela facilidade de acesso e a relativa urbanização, Angra dos Reis-RJ percebe o desenvolvimento do turismo na região ancorado, em um primeiro momento, na eclosão de condomínios de alto luxo, seguida da implantação de *resorts* na região.

Mais recentemente, é o turismo náutico que tem impulsionado esse ramo da economia. A frota que começou a ser formada com as embarcações que adornavam as garagens de barcos das mansões de luxo, agora povoa marinas, iate clubes e terminais públicos.

A economia do município registrou um avanço do produto interno bruto de R\$ 1,5 bilhões, em 2002, para R\$ 2,4 bilhões, em 2005, que representa um crescimento nominal de 61,3% em apenas três anos (Tabela 4). O setor que mais influenciou esse crescimento foi o de “Impostos sobre produtos líquidos de subsídios” que teve sua participação no PIB elevada de 9,7%, em 2002, para 22,5% em 2005 (Tabela 5).

Tabela 4: Composição do Produto Interno Bruto de Angra dos Reis-RJ por Setor – Período 2002-2005

Composição do Produto Interno Bruto de Angra dos Reis-RJ por Setor												
Ano	Valor Adicionado da Agropecuária		Valor Adicionado da Indústria		Valor Adicionado dos Serviços		Valor Adicionado da Administração Pública		Impostos sobre produtos líquidos de subsídios		Produto Interno Bruto	
	R\$ mil	%	R\$ mil	%	R\$ mil	%	R\$ mil	%	R\$ mil	%	R\$ mil	%
2002	8.758,58	0,6	557.084,28	36,7	512.655,10	33,8	290.985,78	19,2	146.695,83	9,7	1.516.179,56	100,0
2003	10.109,98	0,6	669.471,09	41,8	517.925,02	32,4	313.142,71	19,6	89.373,01	5,6	1.600.021,79	100,0
2004	11.537,49	0,5	904.911,57	35,7	701.566,87	27,7	351.568,68	13,9	564.534,21	22,3	2.534.118,82	100,0
2005	12.419,44	0,5	824.988,00	33,7	667.357,37	27,3	391.607,55	16,0	549.254,67	22,5	2.445.627,02	100,0

Fonte: IBGE (ftp://ftp.ibge.gov.br/Pib_Municipios/2005/Banco_de_Dados)

Tabela 5: Produto Interno Bruto – PIB – Período 2002-2005

Produto Interno Bruto de Angra dos Reis-RJ							
2002		2003		2004		2005	
A preços correntes (R\$ mil)	Per capita (R\$)	A preços correntes (R\$ mil)	Per capita (R\$)	A preços correntes (R\$ mil)	Per capita (R\$)	A preços correntes (R\$ mil)	Per capita (R\$)
1.516.180	11.761	1.600.022	12.055	2.534.119	18.562	2.445.627	17.426

Fonte: IBGE (www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2005/tab01.pdf)

O peso do turismo na economia angrése

A relevância do turismo para a economia angrése não está relacionada à sua participação relativa na formação do PIB do município, muito influenciada pelo petróleo exportado pelo TEBIG, pela geração de energia do complexo da Eletronuclear e pela retomada da indústria naval. O desenvolvimento desse segmento econômico é importante para o município como alternativa à concentração de mão de obra em poucas empresas e setores como os supracitados.

A cadeia produtiva do turismo tende a ser mais ampla e, sobretudo, mais democrática que a cadeia do petróleo, da energia nuclear ou da indústria naval. Assim, incentivar o desenvolvimento do turismo em Angra dos Reis serve ao município como forma de garantir a sustentabilidade do próprio desenvolvimento socioeconômico da região, quebrando a perspectiva de ciclos econômicos de altos e baixos que o município enfrentou no último século.

Ademais, a constante expansão do turismo observada desde a década de 1980 ainda demonstra encontrar espaço para crescimento e diversificação. O próprio perfil do turismo e dos turistas de Angra dos Reis tem sofrido modificação nos últimos anos. Aos ricos proprietários de mansões insulares e representantes da classe média alta, condôminos dos loteamentos de luxo, somam-se as classes menos favorecidas que buscam o lazer na costa

verde e também se sentem atraídas pelas belezas naturais de Angra dos Reis e da Ilha Grande.

De fato, com a política de regionalização do turismo promovida pelo Ministério do Turismo, Angra dos Reis foi um dos 65 municípios identificados como destino indutor do turismo. Essa denominação é parte da estratégia do Programa de Planejamento e Gestão da Regionalização, apresentado no II PNT – Plano Nacional de Turismo (2007-2010) pelo MTur. Nele está previsto que

Diante da dimensão do País em relação à capacidade de operação dos envolvidos, torna-se imperiosa a delimitação de um recorte de priorização das regiões turísticas e roteiros integrados com maior potencialidade para alcançarem padrões de qualidade internacional. (BRASIL, 2007)

Com base no programa desenvolvido pelo Ministério do Turismo, conclui-se que a evolução de um destino indutor passa pela “articulação, sensibilização e mobilização, até a elaboração e implantação dos planejamentos estratégicos das regiões turísticas” (BRASIL, 2007). Passos pelos quais Angra dos Reis vem trilhando seu desenvolvimento do setor do turismo nos últimos anos.

De acordo com o PNT 2007-2010, a “efetiva atuação” do Programa de Planejamento e Gestão da Regionalização ocorre “por meio da institucionalização de instâncias de governança regionais, na formação de redes e na monitoria e avaliação do processo de regionalização do turismo” (BRASIL, 2007).

Todo esse planejamento e gestão descentralizados são fundamentais para que o desenvolvimento do turismo contribua para o crescimento econômico, valorizando a inclusão social e respeitando o meio ambiente.

2.2 A RELEVÂNCIA DO TURISMO NÁUTICO PARA ANGRA DOS REIS – RJ

O turismo náutico representa ainda uma fronteira a ser efetivamente explorada, isso porque, comparativamente ao que se observa em outros países, ele é, no Brasil, ainda muito insipiente.

Na região de Angra dos Reis, o turismo náutico ganha força a partir da construção de mansões de personalidades da sociedade brasileira nas ilhas da região. Para se locomoverem, além dos helicópteros, as lanchas foram o meio de transporte escolhido como o mais adequado. Com o surgimento dos grandes condomínios a classe média também contribuiu para ampliar a frota de embarcações na região. As pequenas embarcações de transporte que faziam a linha Angra – Ilha Grande, as traineiras, começaram a ser alugadas para passeios turísticos e, assim, foi surgindo em Angra dos Reis a cultura do turismo náutico.

Uma das mais divulgadas festas de Angra dos Reis está diretamente relacionada com o turismo náutico. Trata-se da Procissão Marítima (Foto 15) que ocorre todo dia 1º de janeiro

de cada ano. São centenas de embarcações que se aglomeram para comemorar a chegada do ano novo a bordo de verdadeiros blocos de carnaval flutuantes, enfeitados e com muita música, coreografia, comida e bebidas.

O evento é tão relevante que os preços para uso de embarcações especificamente para a procissão chegam a aumentar 600%, como relata matéria publicada no sítio da Prefeitura Municipal de Angra dos Reis – PMAR:

Mas o ponto que continua causando polêmica é o preço cobrado de aluguel das embarcações pelos seus proprietários. Os valores nos últimos anos têm ficado em torno de R\$ 10 a R\$ 15 mil, preços considerados fora da realidade. Tomando como exemplo os aluguéis cobrados pelos donos de saveiros a TurisAngra, que na baixa temporada por um período de oito horas chega a R\$ 1.100,00 e que na alta temporada passa para R\$ 1.500,00 e na Procissão Marítima os valores são majorados em cerca de 600%, chegando a R\$ 8.700,00, e no período de carnaval o preço é quase o dobro R\$ 2.900,00, conforme se comprova no pregão presencial – registro de preço – publicado no Boletim Oficial do município. Mesmo assim, abaixo dos valores aplicados no aluguel para as galeras. Segundo os barqueiros, o argumento é que o saveiro fica a disposição das galeras durante dois dias, por causa da decoração e montagem da estrutura para o evento.



Foto 15: Procissão Marítima de Ano Novo (2008)
Fonte: PMAR

2.2.1 A cadeia econômica do turismo náutico em Angra dos Reis

Segundo o MTur (2008), “o Turismo Náutico não existe por si só, ou seja, além dos atrativos naturais e dos empreendimentos náuticos, é necessário que serviços de receptivo e outras atividades estejam agregados ao produto”.

Além disso, dada a complexidade do equipamento de turismo náutico, sobretudo as embarcações e ancoradouros/atracadouros, esse segmento de turismo exige um amplo aparato de apoio à própria atividade, como estaleiros, oficinas, capotarias, postos flutuantes de combustível, segurança patrimonial e à navegação e outros negócios relacionados à manutenção dos barcos.

Caracterização de cadeia econômica

A cadeia econômica do turismo náutico enxergada pelo turista compreende:

- Receptivos locais;
- Aluguel de embarcações;
- Pacotes turísticos;
- Bares e restaurantes flutuantes ou localizados em praias e enseadas isoladas;
- Supermercados, lojas de conveniência ou mercadinhos, na hipótese do aluguel do barco sem gêneros;
- Lojas de vestuário e acessórios náuticos;
- Acomodação em terra (pousada, hotel ou casa de família) quando a embarcação não oferece condições de habitabilidade.

Os receptivos locais providenciam o traslado do turista de um ponto de acesso determinado ao local onde se encontra a embarcação. Os pontos de partida, dependendo do perfil do turista, podem ser: i) o aeroporto de Angra dos Reis, que não possui linhas comerciais e, portanto, limita-se a vôos fretados; ii) os aeroportos do Rio de Janeiro (Santos Dumont e Galeão), atendendo a turistas estrangeiros ou de outras unidades da federação, que chegam ao estado por via aérea; e iii) o terminal rodoviário da cidade, para aqueles que alcançam Angra dos Reis em ônibus de linha.

Em razão da proximidade do Terminal Rodoviário em relação à Estação Santa Luzia, 1,5 Km, o turismo náutico que parte dali, e que tem por público o turista que chega em ônibus de linha a Angra dos Reis, dispensa receptivo. Esses turistas seguem a pé ou utilizam o transporte coletivo local pelo trajeto apresentado no Mapa 4.

Nas proximidades da Estação Santa Luzia, centro da cidade de Angra dos Reis, há poucos empreendimentos voltados para o turismo. Somente mais recentemente, especificamente no final de 2009 e início de 2010, com a reforma do cais da Estação Santa Luzia, é que foram incorporadas algumas atrações complementares, como bares e restaurantes (Foto 16). Contudo, isso só foi possível graças ao investimento direto de recursos da prefeitura para essa finalidade. Esse investimento foi tão representativo que, indicado ao prêmio do MTur como melhor ação em infraestrutura geral, o Cais de Santa Luzia, abrangendo a estação de passageiros, o banheiro público e os restaurantes do cais, garantiu a Angra dos Reis essa premiação em 2010.



Mapa 4: Trajeto entre o Terminal Rodoviário (A) e a Estação Santa Luzia (B), Angra dos Reis-RJ
 Fonte: Google Maps



Foto 16: Restaurantes na Estação Santa Luzia, Angra dos Reis-RJ
 Fonte: TurisAngra

O aluguel de embarcações é realizado diretamente com os barqueiros, no caso de traineiras, saveiros e escunas, ou junto a empresas de *charter*, no caso de lanchas e veleiros. Algumas marinas também oferecem embarcações de seus clientes, quando assim definido em contrato prévio.

Muitos turistas já planejam e contratam todo o pacote turístico antes de chegarem a Angra dos Reis. Diversas empresas de *charter* divulgam suas ofertas na *internet* e na imprensa especializada.

Uma atração muito procurada pelos turistas náuticos é frequentar restaurantes e bares flutuantes ou localizados em praias e enseadas isoladas. Em geral, essas atrações são exclusivas para quem chega pelo mar, ou seja, restritas aos turistas náuticos.

Apesar de supermercados, lojas de conveniência e mercadinhos em geral não dependerem do turismo náutico, este depende muitas vezes dos produtos ofertados por

essas lojas. Os turistas náuticos, quando precisam providenciar diretamente sua própria alimentação, recorrem a esses comércios para saciarem suas necessidades.

Essa prática é muito comum quando o aluguel da embarcação não prevê que a mesma virá abastecida de gêneros alimentícios. Como o cruzeiro pode afastar o turista de locais de consumo por um tempo considerável, é fundamental que ele tenha a bordo alimentos em quantidade suficiente para atender sua demanda.

Não é incomum que o turista náutico busque viver seus momentos de prazer trajando roupas especialmente cortadas para o uso a bordo. A moda náutica estimula a formação de um pequeno guarda-roupa com tudo o que o turista náutico precisa para estar confortavelmente vestido a bordo. Além da moda, os acessórios de uso individual, ou mesmo coletivo, também despertam os desejos de consumo no turista náutico. Roupas de tempo, impermeáveis e com isolamento térmico, cintos e alças de segurança, roupas casuais em tecidos que apresentem baixa absorção de água, roupas esportivas próprias para náutica, calçados antiderrapantes, luvas, equipamento de mergulho, bonés, chapéus e gorros são alguns exemplos desses itens de consumo.

Quando a opção de turismo náutico está concentrada em embarcações que não possibilitam um adequado pernoite a bordo, uma solução de acomodação em terra (pousada, hotel ou casa de família) faz-se necessária.

A cadeia produtiva do turismo náutico não se limita ao que o turista demanda diretamente. Como o equipamento náutico necessita de manutenção especializada, um variado conjunto de tipos de empresas faz-se presente: estaleiros, oficinas mecânicas especializadas, capotaria e veleria são alguns desses tipos.

O turismo náutico desenvolvido em embarcações a vela movimenta uma cadeia econômica ligeiramente distinta da movimentada pelo mesmo turismo quando desenvolvido em embarcações a motor. Essa diferenciação não se deve apenas por conta da motorização, mas também em função da velocidade desenvolvida por cada segmento.

Sob condições normais de vento as lanchas desenvolvem velocidade muito superior à dos veleiros. Nessa situação, as oportunidades de frequentar diferentes ambientes e neles consumir são maiores para os turistas embarcados em lanchas do que para os que se encontram a bordo de veleiros. Assim, os turistas embarcados em lanchas tendem a demandar restaurantes, bares e outros pontos comerciais em diversas praias e enseadas em um único passeio. Já os turistas embarcados em veleiros tendem a concentrar sua demanda em menos localidades e mais próximas umas das outras.

3 A PERCEPÇÃO DOS ENVOLVIDOS COM O TURISMO NÁUTICO EM ANGRA DOS REIS EM RELAÇÃO AOS IMPACTOS AMBIENTAIS E CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS

A terra provê o suficiente para satisfazer as necessidades de todos os homens, mas não sua ganância.

Mahatma Gandhi

O objetivo do Capítulo 3 é apresentar a percepção de operadores turísticos, entusiastas da atividade náutica, gestores de empreendimentos e dirigentes públicos de Angra dos Reis, a respeito das características, potenciais impactos ambientais e conflitos socioambientais relacionados ao turismo náutico, confrontando o praticado em embarcações a motor com o realizado em barcos a vela.

Para alcançar esse objetivo, optamos por desenvolver um trabalho etnográfico com os principais envolvidos com o turismo náutico no município.

3.1 METODOLOGIA

Antes de realizar a pesquisa de campo, programada para o final do ano de 2009 e início de 2010, realizamos um levantamento do perfil das principais organizações envolvidas com as atividades relacionadas ao turismo náutico. Desse levantamento resultaram:

- Órgão de turismo da PMAR;
- Capitania dos Portos;
- Órgão de defesa e proteção ao meio ambiente do Estado;
- Órgão de defesa e proteção ao meio ambiente da PMAR;
- Representação das Associações de Barqueiros;
- Representação das Marinas instaladas;
- Representação dos Grandes Condomínios;
- Representação dos Resorts;
- Representação dos late Clubes; e
- Representação do comércio relacionado à atividade náutica.

No início do mês de dezembro de 2009, entramos em contato telefônico com pessoas da região de forma a cobrir todos os órgãos e representações previamente identificadas. Em razão da limitação da disponibilidade de tempo dessas pessoas para atender a um pesquisador no momento mais intenso do turismo em Angra dos Reis, o *réveillon*, algumas entrevistas foram agendadas para o período de 21 a 23 de dezembro de 2009 e outras ficaram combinadas para a semana de 4 a 8 de janeiro de 2010.

O roteiro de entrevista utilizado para orientar a conversa com os selecionados compôs-se de um conjunto de informações que caracterizassem o entrevistado e perguntas em torno de três pontos centrais a serem abordados: i) a dinâmica do turismo local; ii) a

cadeia produtiva do turismo náutico; e iii) a percepção acerca dos prováveis impactos do turismo a vela e a motor.

3.2 DEPOIMENTO DO AUTOR

Em razão da experiência vivida no trabalho de campo e para melhor contextualizar a pesquisa, tomamos a liberdade de utilizar a narrativa nesse trecho do trabalho e, contando a história, simular, no texto impresso, a audição e experiências vividas que antecederam a escrita (PINTO, 2009).

Para proceder à pesquisa de campo, cheguei a Angra dos Reis na noite do dia 20 de dezembro, era um domingo, a temperatura estava elevada e a cidade já se mostrava repleta de turistas. A imagem que tinha na cabeça das noites de domingo em Angra dos Reis eram muito melancólicas e remontavam ao tempo em que estudei no Colégio Naval (1988-1990).

O movimento turístico encontrado ao chegar à cidade era a primeira prova que precisava para reconhecer que, ter apostado no estudo do turismo náutico, não seria perda de tempo. Rumei para a pousada, na Estrada do Contorno, próximo ao Colégio Naval, sabendo que o dia seguinte ia exigir muita concentração e esforço de redação.

Acordei cedo e revivi as caminhadas que, ainda garoto, fazia na praia do Bonfim. O tempo parecia não ter corrido, senão pelo número de embarcações. As pousadas eram praticamente as mesmas e o morro por trás da Estrada do Contorno era só verde. O cheiro de natureza me fez lembrar os comentários de Américo Vespúcio “algumas vezes me extasiei com os odores das árvores e das flores”. Por um instante desejei que aquele momento se perpetuasse. Mas, como tinha muito trabalho pela frente, tomei o café da manhã e rumei para o centro da cidade. Fiz as entrevistas do dia e passei o final da tarde e início da noite observando o movimento no deck do Piratas Mall. O Piratas é um shopping que foi construído na Praia do Anil, uma praia que, na década de 1980, vivia repleta de lixo, entulho e urubus, situada logo na entrada da cidade. Agora é um shopping/marina, ou uma marina com um shopping integrado.

O movimento de barcos no Piratas Mall (Foto 17) era muito intenso. Lanchas de todas as dimensões atracavam, abasteciam-se de gêneros e equipamentos e partiam rumo às ilhas da Baía da Ilha Grande. As traineiras também vinham se abastecer de gêneros ali. Interessante observar como era democrático aquele deck. Lanchas caríssimas dividiam o cais com traineiras artesanais. Uns curtindo seus momentos de folga, outros enchendo os porões de suas embarcações com bebida para vender na Ilha Grande, mas todos convivendo pacificamente, por mais que o contraste chocasse ao atento observador que naquele momento lembrava das palavras do professor

Buarque (2008) “o desenvolvimentismo trouxe todas as desvantagens do capitalismo central, mantendo a desigualdade, a exclusão social”.



Foto 17: Shopping e Marina Pirata's Mall
Fonte: www.shippirata.com.br

As entrevistas agendadas para dezembro foram todas realizadas. Eram dias de sol, típicos do verão fluminense, e o clima era de alegria e ansiedade pelo ano-novo. Muita movimentação de embarcações e turistas pôde ser observada e, para quem estava distante da cidade havia quase duas décadas, foi marcante presenciar aquela efervescência de lanchas, veleiros e traineiras para um lado e para outro.

Da mesma forma seguiram-se os dias 22 e 23 de dezembro, sendo que nesse último, o clima de natal já tornava menos produtiva qualquer conversa mais concentrada, mas não chegou a comprometer a qualidade dos dados coletados.

Deixei Angra dos Reis-RJ para retornar no dia 4 de janeiro pela manhã. Ainda no Rio de Janeiro, minha base de apoio, compilando o material coletado na semana anterior, fui surpreendido com o imponderável. Uma tragédia de grandes proporções assolara o município de angra dos Reis na madrugada do dia 1º de janeiro. O tempo ensolarado que me acompanhou no período que estive em Angra deu lugar a uma semana inteira de chuvas.

O terreno íngreme das encostas de rochas firmes com camadas pouco espessas de terra e vegetação fez com que essas ruíssem e soterrassem tudo o que se encontrava abaixo. Dois desses deslizamentos acertaram em cheio uma pousada tradicional na Ilha Grande e uma comunidade menos assistida no centro da cidade no morro da Carioca (Foto 18).



Foto 18: Deslizamento no Morro da Carioca, Angra dos Reis-RJ
Fonte: acervo do autor

Rumei para Angra na data combinada, mas os problemas começaram já na viagem. A queda de barreiras no caminho permitiu que eu presenciasse o capotamento de um veículo e retardou minha chegada em três horas. Uma viagem que demora em média duas horas, levou cinco.

O clima na cidade, que outrora era só alegria, agora era outro. As pessoas estavam incrédulas com o que presenciavam. Como eu tinha uma agenda a cumprir, tratei de ir ao encontro de meus entrevistados. A primeira tentativa foi no late Clube de Angra dos Reis – ICAR, onde não puderam me receber em razão de estar ocorrendo uma verdadeira operação de recuperação das instalações do clube que havia ficado em baixo d'água durante a chuva forte. Agradei, mostrei-me compreensivo com a situação e rumei para o segundo compromisso da agenda.

Ao chegar à Secretaria Municipal de Meio Ambiente, fui informado de que não poderiam me receber em razão de estarem todos mobilizados em prol das ações relacionadas aos desmoronamentos. Fui almoçar e tomei a decisão de retornar ao Rio de Janeiro e somente regressar a Angra na quarta-feira (6 de janeiro).

Conclui as entrevistas que puderam ser realizadas entre 6 e 8 de janeiro, sem esquecer que o dia 6 de janeiro é feriado na cidade (Dia de Reis). Uma coisa que ficou patente foi a reação dos entrevistados em relação à sustentabilidade após a tragédia. Ficaram invariavelmente mais sensíveis às questões ambientais.

3.3 RESULTADOS

Ao final do ciclo de entrevistas, foram colhidas as percepções de onze pessoas diretamente relacionadas à atividade turística na região e representantes dos diversos órgãos e instituições previamente identificados.

Longe de trabalhar com uma amostra de representatividade estatística, e consciente da perda de oportunidade de realizar outras abordagens em razão da tragédia natural relatada, as informações colhidas com esses entrevistados³ foram fundamentais para formar um quadro referencial de como se desenvolve o turismo em Angra dos Reis e da maneira como os diretamente envolvidos o enxergam.

3.3.1 O que atrai o turista a Angra dos Reis?

Ao serem questionados sobre o que atraía o turista a Angra dos Reis a resposta convergiu em sua totalidade para as belezas naturais da região, aí incluídas a vegetação, o relevo e a costa abrigada da Baía da Ilha Grande.

Alguns, incomodados com a pergunta que a eles parecia tão óbvia que não precisava ser feita ainda olhavam em volta como se perguntassem “Ora, mas você não está vendo?”. Contudo, o turismo é algo relativamente recente em Angra dos Reis. Na visão do entrevistado 1, Angra dos Reis não é um paraíso, mas um campo de disputas. É assim que esse entrevistado, doutorando em uma Universidade em São Paulo, enxerga o município e, para conseguir registrar com isenção o lugar onde vive, ancora sua pesquisa na desnaturalização proposta por Pierre Bourdieu (2005), um complexo processo pelo qual precisou passar para poder abordar cientificamente um universo tão familiar “o retorno às origens faz-se acompanhar de um retorno, embora controlado, do que fora recalcado” (BOURDIEU, 2005). O entrevistado 1 afirma, ainda, que o turismo em Angra não é nativo, nem faz parte de sua história pretérita, foi criado muito recentemente.

De fato, conforme argumenta o entrevistado 2, que migrou para Angra dos Reis em 1964, então com 8 anos de idade, Angra até meados dos anos 1970 era badalada quase que exclusivamente por pessoas de maior poder aquisitivo.

Para o entrevistado 3, foi com a chegada de novos empreendedores que começou a surgir o turismo náutico. Principalmente para acesso às ilhas. O entrevistado 2 considera que também contribuiu a exposição de Angra dos Reis na mídia, em especial três novelas do Gilberto Braga que usaram Angra dos Reis como locação. Isso teria propalado o nome de Angra pelo Brasil e pelo mundo. O entrevistado afirma, ainda, que hoje a Rede Globo, a Rede TV e a Band, emissoras de televisão brasileiras, possuem propriedades em Angra dos Reis.

O entrevistado 4, ex funcionário da Embratur, que trabalhou naquela empresa por 21 anos, de 1966 a 1987, apresenta uma versão ainda mais detalhada da origem do turismo em Angra dos Reis. Nascido em Minas Gerais, próximo à linha do trem que tinha por destino

³ Os nomes dos entrevistados foram substituídos por números em razão de não considerarmos adequado expor suas identidades, sobretudo pelo fato do trabalho focar na percepção dos envolvidos com a atividade turística náutica e não nos indivíduos entrevistados em si.

o porto de Angra dos Reis, apresentou desde cedo curiosidade por conhecer a região, vindo radicalar-se em Angra dos Reis no ano de 1986 quando começou a trabalhar na implantação de hotéis e condomínios.

Segundo o entrevistado 4, o que em primeira instância levou Angra dos Reis a atrair o turista foi o fato de uma família abastada, a família Borges (Carlos Borges e Antônio de Souza Borges), desde 1949, frequentar a região. Naquele tempo, a amizade que os membros dessa família tinham com o filho do Embaixador dos Estados Unidos da América no Brasil lhes dava acesso a um par de equipamentos que era considerado novidade e desconhecido do grande público, a máscara de mergulho e o pé de pato. Assim, esse grupo era comumente visto praticando o mergulho e a caça submarina no litoral angrense.

No depoimento do entrevistado 4, ele registra que “até a década de 1960 o mergulho e, principalmente, a caça submarina, eram consideradas as coqueluches” dos esportes náuticos e subaquáticos. Naquela época, “o turismo no Brasil se resumia às estâncias hidrominerais e serras”.

Em Angra dos Reis, no ano de 1967 ou 1968, esse grupo começou a construir, em uma vasta área de propriedade da família Borges, nas palavras do entrevistado 4, “o primeiro hotel de praia do Brasil”. Os jornais possuíam colunas semanais sobre a caça submarina. Essa prática tinha espaço garantido na mídia da época e era glamourizada pela sociedade. Hoje seria ecologicamente incorreto, mas naquele tempo não existia essa preocupação de hoje, competições de caça submarina aconteciam e avançavam em todo o mundo ocidental, disse o entrevistado 4. Assim, em sua opinião, a base do turismo de Angra dos Reis deu-se a partir da divulgação da caça submarina.

Depois da década de 1970, começaram a surgir alguns hotéis na região e ocorreu o aumento da divulgação da marca “Angra” pelas matérias jornalísticas e programas de TV, em geral associando-a a um turismo bastante elitista.

O Hotel do Frade, aquele construído no final dos anos 1960 pela família Borges, fica numa praia que não é considerada agradável por possuir fundo de lama. A alternativa encontrada para agradar aos turistas era levá-los de barco às ilhas da região, evitando assim a praia do hotel. Para isso, o hotel trouxe do Maranhão os primeiros saveiros. O primeiro deles denominado “Dom Carlão” com 14m de quilha. O hotel chegou a ter quatro saveiros para atender aos passeios de seus hóspedes e levá-los até as ilhas da baía da Ilha Grande, entre as quais, Papagaios, Gipóia e Pingo d’Água são das mais visitadas. Ainda hoje, os passeios possuem dois formatos. Um mais curto de 3 a 4 horas de duração e outro mais longo de 7 horas de duração.

Na visão do entrevistado 4, o turismo náutico em Angra dos Reis desenvolveu-se em função de dois fatores:

- A necessidade de colocar o hóspede em uma praia limpa (as praias continentais em geral possuem fundo de lama e muitas pedras); e
- A necessidade de ocupar o hóspede, uma vez que a região não oferecia outros atrativos senão sua beleza natural.

Na esteira das embarcações do Hotel do Frade, Arduíno Colasanti, pioneiro do mergulho subaquático no Brasil, traz um saveiro da Bahia e se instala na região de Itacuruçá (Município de Mangaratiba) e Angra dos Reis. Timidamente, na década de 1990 surgem as primeiras lanchas na região, alugadas para passeios turísticos, junto com as pequenas embarcações de madeira e, em menor número os saveiros, posteriormente chamados de escunas.

As embarcações pequenas de madeira eram em geral alugadas pela população de Barra Mansa e Volta Redonda, que as utilizavam para pescarias no período noturno. Durante o dia essas embarcações geralmente faziam o transporte da população até as ilhas mais próximas (p. ex.: Gipóia) e em menor escala para a Ilha Grande. Ainda nesse período aparecem as primeiras empresa de *charter* de turismo em Angra dos Reis. Ike Carlone e Júnior, que eram engenheiros da Eletronuclear, teriam sido os pioneiros dessa atividade. O turismo náutico se desenvolve e ganha envergadura com eles.

3.3.2 Como enxergam o turismo náutico em Angra dos Reis?

Em geral os respondentes tenderam a considerar que o turismo náutico só trazia benefícios a Angra dos Reis. Para o entrevistado 3, o turismo náutico em Angra dos Reis só trouxe benefícios para o município. Várias fábricas de componentes e acessórios náuticos se instalaram. Até alguns renomados estaleiros de lanchas estão instalados hoje em Angra dos Reis.

Contudo, para o entrevistado 5, engenheiro aposentado de Furnas Centrais Elétricas, que está na região de Angra dos Reis desde 1971 o desenvolvimento do turismo náutico se dá de forma desordenada e é excessivo.

Para ele falta fiscalização mais efetiva dos órgãos públicos. Para demonstrar sua argumentação, exemplifica que em grandes datas como *réveillon*, carnaval e semana santa e mesmo durante as férias de verão, a cada ano que passa, aumentam os acidentes marítimos e, em consequência, sobe o número de vítimas.

Já para o entrevistado 6, a dinâmica do turismo em Angra dos Reis concentra-se principalmente no turismo de sol e mar, praticado tanto no continente como na porção insular do município. Por essa razão, o transporte marítimo é muito comum no município e a caracterização do turismo náutico torna-se dificultada. Importante lembrar que o simples uso de uma embarcação para transporte não caracterizaria o turismo náutico.

Analisando a forma de atuação, percebemos que, a princípio, a TurisAngra – Fundação de Turismo de Angra dos Reis não possui estratégia específica para lidar com o

turismo náutico como segmento. Mesmo a tradicional procissão marítima de 1º de janeiro é tratada como um evento turístico de natureza cultural, e não náutico, com um conjunto de atrativos culturais associados a ela. Show nas praias e contemplação da preparação dos barcos são exemplos dessa caracterização.

Dos vinte projetos e realizações enfatizados na prestação de contas do período de janeiro a outubro de 2009, editada pela TurisAngra, uma é diretamente relacionada ao turismo náutico: a instalação do controle de acesso (catracas eletrônicas) na Estação Santa Luzia, com o objetivo de registrar o fluxo de turistas, ordenar e controlar o acesso à estação. A Estação Santa Luzia (Foto 19) é a principal infraestrutura pública de embarque e desembarque de turistas que alugam em geral traineiras, saveiros e escunas para passeios pela Baía da Ilha Grande.



Foto 19: Estação Santa Luzia, Angra dos Reis-RJ
Fonte: TurisAngra

Dos demais projetos e realizações, o que mais se aproxima do turismo náutico é o projeto *Nado Livre*, que busca ser uma referência na demarcação de área para banhistas (turismo de sol e mar). Esse projeto recebeu uma sugestão da Capitania dos Portos para que fosse estendido para a sinalização de áreas de mergulho no município. A TurisAngra estaria estudando a sugestão.

Em relação aos dezoito projetos e realizações restantes, alguns tratam de tipos de turismo que não se caracterizam como turismo náutico e outros são de caráter geral, abrangendo os diversos tipos de turismo e beneficiando-os indistintamente.

Os dados estatísticos disponibilizados pela TurisAngra dão conta de que:

- o fluxo de visitantes a Angra dos Reis foi de 1.000.000 de pessoas em 2006, 1.191.200 em 2007 (crescimento de 19%) e 1.250.760 em 2008 (crescimento de 5%). A maior concentração ocorre no *réveillon* (450.000 em 2008), seguida do carnaval (250.000 em 2008) e da semana santa (70.000 em 2008).

- Existiam, em 2009, 26 agências náuticas, 7 agências de receptivo, 6 operadoras de mergulho, 6 empresas de aluguel de veículos e uma casa de câmbio. Das agências náuticas, 11 estariam localizadas no Centro, 10 na Ilha Grande, 2 na Estrada do Contorno, 2 na Ponta Leste e uma na Ponta Sul. Já as operadoras de mergulho situadas na Estrada do Contorno (duas), na Ilha Grande (duas) e nas Pontas Leste e Sul.
- O número de embarques na Estação Santa Luzia foi de 79.584 passageiros em 2007, 80.527 passageiros em 2008 e 100.779 passageiros de janeiro a novembro de 2009.
- 69 navios de cruzeiro fundearam em Angra dos Reis na temporada 2006/2007, 49 navios na temporada seguinte e 50 navios na temporada 2008/2009, com um total de 81.620, 82.908 e 76.983 passageiros, respectivamente. Para a temporada 2009/2010 era estimado o fundeio de 98 navios com um total de 210.586 passageiros. Confirmada essa estimativa, o turismo náutico de cruzeiro terá sido o segmento turístico de maior expansão na temporada.

3.3.3 Qual o tempo médio de permanência do turista em Angra dos Reis?

Não foi identificado um estudo que mensurasse o tempo médio de permanência do turista na região de Angra dos Reis. Contudo, pelo relato dos entrevistados pode-se perceber que o tempo de permanência varia conforme o perfil do turista e as atividades praticadas.

Na observação do entrevistado 5, os turistas ficam em média sete dias na região quando estão em viagem de férias com a família e de 2 a 3 dias quando vêm passar o final de semana.

O entrevistado 7 citou que o Hotel do Frade possui pacotes de estadia de 7 e de 10 dias. Já quem possui barco próprio no Frade, em geral o utiliza nos finais de semana. Contudo, para o entrevistado, o turismo é bastante concentrado no verão. Aliás, na visão dele, isso parece contraditório, no inverno, quando chove pouco e a temperatura é agradável, pois não chega a ser frio, o turismo não acontece com grande intensidade. Já o verão, estação mais chuvosa e bastante quente, é a mais preferida pelos turistas.

O entrevistado 7 afirma ser interessante notar também que no caso dos velejadores, esses frequentam a região durante todo ano. Os passeios que partem da Marina Porto Frade, em geral, iniciam e terminam no mesmo dia. Quase não há pernoite de embarcação fora. Lá há operadores que oferecem lanchas para aluguel em parceria com a estrutura de operação da Marina Porto Frade.

Os turistas oriundos do Rio de Janeiro passam o final de semana em Angra dos Reis. Contudo, parte desse público não pode ser tecnicamente considerada turista, mas

excursionista, uma vez que chegam pela manhã, fazem um passeio diurno e voltam às suas residências no mesmo dia, em geral sábados ou domingos. Já os turistas oriundos de outros estados tendem a ficar mais tempo, embarcados ou em alguma pousada ou hotel do município.

Para o entrevistado 8, a dinâmica do turismo náutico a partir da Marina Verolme também varia conforme o tipo de embarcação. Para as lanchas com marinheiro próprio, em geral as de maiores dimensões, os proprietários sequer frequentam a marina. O marinheiro da embarcação a desloca para a casa de veraneio do proprietário ou para o cais onde é realizado o embarque e desembarque. Essas lanchas em geral permitem o pernoite a bordo e possibilitam uma melhor exploração dos atrativos da baía da Ilha Grande. Seus usuários, em geral vão para Angra dos Reis na manhã de sexta-feira e deixam a região na manhã de segunda-feira. Muitos se utilizando de helicópteros como meio de transporte.

Para as lanchas sem marinheiro próprio, em geral de dimensões menores, os proprietários se deslocam para a Marina Verolme, estacionam seus carros na área da marina e embarcam, por vezes realizando alguma compra nas lojas e restaurante existentes no empreendimento. Quando a embarcação permite um pernoite adequado retornam em média 2 dias depois (um final de semana). Quando não permite o pernoite realizam passeios curtos, pernoitando em algum hotel, pousada ou mesmo imóvel próprio. Poucos pernoitam atracados no cais da marina. Esse tipo de comportamento é mais comum nas marinas de Santos e Guarujá, no Estado de São Paulo. Nas palavras do entrevistado 8, “lá é mais comum brincarem de casinha com as embarcações, ao invés de navegarem”.

As poucas embarcações a vela da Marina Verolme também pernoitam fora das instalações da marina quando em uso. A velocidade de deslocamento limitada exige que os usuários adotem esse comportamento para melhor aproveitarem os atrativos da baía da Ilha Grande.

3.3.4 Qual o perfil do turista que visita Angra dos Reis?

Não há como delimitar em um único grupo o perfil dos turistas que frequentam Angra dos Reis. O município oferece atrativos suficientemente variados para atrair quase todo tipo de turista. No entanto, percebe-se a preocupação do poder público local em limitar o turismo de massa.

Nas palavras do entrevistado 2, “o turista veranista é o que mais colabora com a economia do município”. Para ele, Angra tem todo tipo de turista, menos o “farofeiro”. No Rio de Janeiro, é rotulado de “farofeiro” o turista que usufrui da localidade turística sem realizar consumo, ou minimizando-o o máximo que pode. O termo advém do estereótipo do turista que provém de bairros distantes e leva para a praia os alimentos e bebidas para seu consumo, em especial o frango assado com farofa, além de barraca e outros apetrechos

para acampar. De fato, uma medida da Prefeitura impede que ônibus não cadastrados previamente adentrem a cidade. Contudo, para as embarcações não há qualquer controle.

Para o entrevistado 4, o turismo em barcos a vela, em geral, atrai muita gente do sul do país e da Argentina. Esse é um pessoal mais afeito à vela. Os velejadores optam mais por um turismo contemplativo, gostam de interagir com o ambiente que os cercam. Para ele, o carioca está mais afeito à praia e não ao mar. Poucos são os que desenvolvem atividades náuticas. Considera que a proximidade com o mar desperta no morador o gosto pela praia, mas não pela exploração do que está além dela. Faz, contudo uma ressalva, em Angra dos Reis, em São Luís (Maranhão) e em Florianópolis (Santa Catarina), isso é um pouco diferente. Para o entrevistado, nessas localidades o interesse do habitante não se limita às areias das praias, explora a navegação e as oportunidades que ela proporciona. Apesar de não analisado neste trabalho, é possível que esse comportamento esteja relacionado com as características do litoral. Florianópolis e São Luís estão localizadas em ilhas e Angra dos Reis possui a Ilha Grande e outras centenas de ilhas em seu litoral.

3.3.5 Como funciona a cadeia produtiva do turismo em Angra?

Em uma visão ampliada da cadeia produtiva do turismo, o entrevistado 9 considerou que os serviços de manutenção das embarcações da Associação de Barqueiros do Frade são realizados, em sua maioria, nas próprias imediações da Associação, na Vila do Frade, mas ponderou que a grande parte das peças deve ser “importada” de São Paulo. Na visão dele, “Angra ainda é muito carente de estoque de peças de manutenção e quando elas estão disponíveis são bem mais caras que em outras praças”, mas comenta que “a situação já foi bem pior”. Nesse aspecto, o entrevistado 10 também concorda que os custos de manutenção são excessivamente elevados. Na opinião dele, consultor técnico em obras de engenharia naval, uma mesma peça comprada no mercado do Rio de Janeiro ou São Paulo pode custar bem menos que a disponível em Angra dos Reis.

Na Marina Verolme, maior empreendimento náutico na América Latina, no depoimento do entrevistado 8, 60 empresas encontram-se instaladas no interior da área da marina. São estaleiros, oficinas, representações, restaurante e loja de conveniências e de peças de reposição e acessórios. Nessas empresas, cerca de 1.000 pessoas encontram-se empregadas. Além desses empregos, é comum a existência de marinheiros exclusivos em diversas embarcações. Isso significa mais 400 ou 500 postos de trabalho.

Há uma conta, confirmada por pesquisa publicada pelo MTur (2008), de que para cada embarcação existam 3 empregados (entre diretos e indiretos) na atividade náutica. Ao todo, são mais de 2.000 empregos gerados nas instalações da Marina Verolme. A maior parte desses empregados (cerca de 90%) é oriunda da região (enseada de Jacuecanga e adjacências). Dos que vem de fora se deve considerar que há uma prática usual que é a

movimentação de embarcações com seu(s) tripulante(s) agregado(s). Por exemplo, um proprietário que tinha sua lancha em Santos-SP e a transfere para Angra dos Reis-RJ, não raro mantém o mesmo marinheiro que já estava empregado antes em Santos, agora em Angra dos Reis. Isso provoca alguma migração decorrente da movimentação do posto de trabalho.

O entrevistado 7 considera que a inclusão da sociedade angrense no turismo náutico dá-se paralelamente ao próprio desenvolvimento da atividade, que em sua opinião tem crescido em um ritmo bastante acelerado de 2000 para cá. Contudo, existe a geração de emprego, mas falta qualificação, o que acaba por atrair pessoas de fora para preencher os postos de trabalho que exigem qualificação. Para ele, falta um estabelecimento de ensino. “A Prefeitura e o Governo não ajudam nada”, diz. “O ideal seria montar uma escola”.

Quanto à qualificação da mão de obra, o entrevistado 8 comentou que a Marina Verolme assinou convênio com a Secretaria de Educação do Estado do Rio de Janeiro para a instalação de uma Escola Técnica nas instalações da Marina. “Toda infraestrutura física será disponibilizada pela Marina Verolme e a infraestrutura educacional organizada pelo Governo do Estado. Essa escola técnica irá suprir a Marina de profissionais qualificados para a atividade náutica”. Cursos de língua inglesa para os funcionários da Marina também são subsidiados pela BRMarinas, empresa que detém os direitos da Marina Verolme.

Essa iniciativa vem em resposta à falta de formação técnica profissional, também identificada pelo entrevistado 10. Para ele, “os trabalhadores empregados no turismo náutico em Angra dos Reis carecem de formação técnica, inclusive com noções de consciência ambiental e senso de responsabilidade”. Essa percepção é compartilhada pelo entrevistado 4, que afirma faltar capacitação e instrução em Angra dos Reis na formação de mão de obra qualificada para essa atividade. Sendo assim, “é a iniciativa privada que minimamente forma o pessoal”.

O entrevistado 2 também corrobora a sensação de ausência do poder estatal na formação de mão de obra. Para ele, “a mão de obra utilizada nas atividades relacionadas ao turismo náutico é predominantemente oriunda da região, seja para manutenção, ou mesmo para condução das embarcações. Contudo, “não há incentivo dos órgãos governamentais que seja diretamente voltado à formação de mão de obra para o turismo náutico”. Na prática, “a Prefeitura vai a reboque da evolução da economia”.

Para o entrevistado 11, o angrense “não está preparado para operar esse tipo de turismo. Não fala uma segunda língua, por exemplo”. Afirma ainda que, “em Paraty há mais organização. Lá existe uma maior estruturação, assim como fornecimento de um serviço de melhor qualidade ao turista”. O turista que vai à Ilha Grande acaba indo a Paraty também e compara as duas estruturas de recepção.

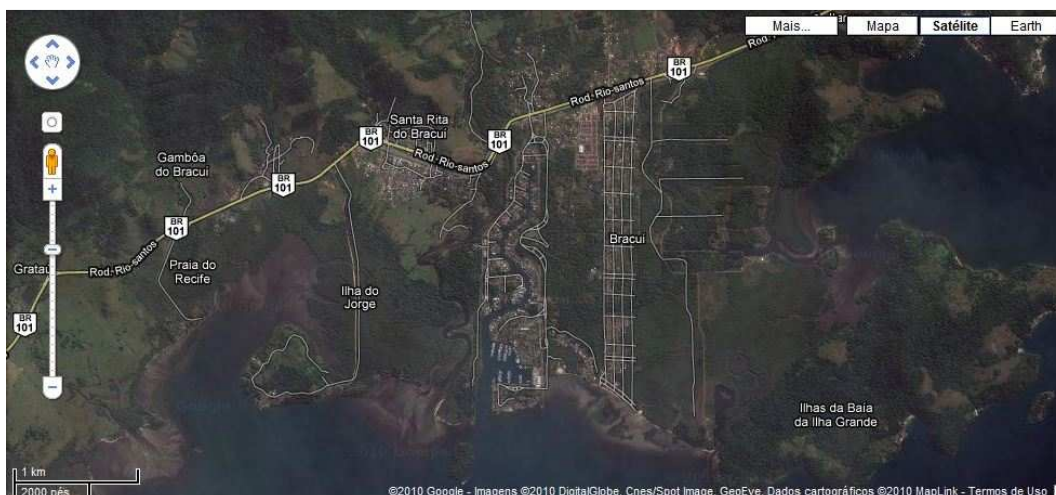
Por essa razão, o entrevistado 11 pretende desenvolver um trabalho de profissionalização dos barqueiros da Vila do Frade visando sua qualificação para a atividade turística e exploração ordenada desse nicho de mercado. Em sua opinião “as traineiras, se bem estruturadas, podem representar alternativa mais econômica e tradicional para o turista em detrimento ao aluguel de lanchas”.

A expansão do turismo náutico não se manifesta apenas no aumento do número de embarcações na região. Além disso, a frota de embarcações de Angra dos Reis vem sendo composta por exemplares cada vez maiores e isso influencia diretamente toda cadeia de serviços, que têm que ser mais e mais qualificados.

Segundo o entrevistado 5, no Condomínio Geral do Frade, “até 1990 as grandes embarcações eram de 22 a 28 pés”. Com o Governo Collor deu-se a flexibilização das importações, inclusive de embarcações, e “a média do tamanho dos barcos subiu para algo em torno dos 40 pés”. O entrevistado não quis afirmar com precisão, mas declarou que o tamanho das embarcações “cresceu a olhos vistos”.

O entrevistado 4, do Condomínio Portugal, também admitiu que o tamanho das lanchas tem aumentado. “Na década de 1980, uma lancha de 22 pés era considerada grande. Hoje, uma lancha de 36 pés é pequena”, comentou. “Com isso a agressão ao meio ambiente aumentou muito”. Para ele, “o aumento do tamanho das lanchas deriva de uma nova classe socioeconômica e simboliza a idealização do mar por pessoas que vivem no interior. A lancha os liberta, além de representar um símbolo de status”.

Só no Condomínio Geral Porto Frade (Mapa 5) o inventário de embarcações conta com aproximadamente 600, sendo 200 delas de tamanho que varia de 20 a 45 pés, guardadas em vagas secas; outras 200 guardadas em vagas molhadas no porto (as maiores embarcações, algumas com mais de 60 pés, fazem uso dessas vagas) e outras 200 embarcações guardadas nas casas que se situam ao longo do canal de acesso. Nas casas de canal algumas embarcações ficam guardadas em vagas secas e outras atracadas ao longo do canal.



Mapa 6: Marina Porto Bracuhy, Angra dos Reis-RJ
 Fonte: Google Maps

A cadeia do turismo náutico e a ação governamental

A atuação do poder público no fomento ao desenvolvimento ordenado do turismo náutico em Angra dos Reis-RJ ainda é muito insipiente. O turismo vem se desenvolvendo na região desde a década de 1980, mas a impressão é que tanto a administração pública local como a própria população angrense de uma forma geral davam as costas a essa promissora atividade econômica ou a reduziam aos modelos padronizados de exploração do turismo de sol e praia, incluindo as pousadas, os *resorts* e os passeios sem pernoite.

Com a abertura da economia brasileira na década de 1990 e com a facilitação do acesso aos equipamentos náuticos, seja pela ampliação do acesso ao crédito ou pelo barateamento desses produtos, a Prefeitura Municipal de Angra dos Reis viu a cadeia produtiva do turismo náutico expandir-se em suas terras e mares enquanto reforçava as políticas de incentivo a grandes empreendimentos industriais.

Somente mais recentemente o turismo passou a ser tratado em Angra dos Reis como um setor estratégico da administração municipal. O entrevistado 1 afirmou que “até 2006 o turismo era assunto relacionado a parte de uma Secretaria Municipal. Manuel Francisco, síndico do Condomínio Geral Porto Frade, foi quem implantou a TurisAngra”, fundação pública ligada ao Gabinete do Prefeito, tendo sido seu primeiro presidente.

A visão que o entrevistado 9 tem da TurisAngra é bem diferente. Ele reclamou que “a TurisAngra é uma empresa terceirizada que presta serviços à Prefeitura”. O nome TurisAngra teria origem em uma empresa de transporte em *vans* iniciada ali mesmo no Frade. Inclusive, o titular da TurisAngra seria, na verdade, “um antigo funcionário do Condomínio Porto Frade que teria caído nas graças do atual prefeito”. O entrevistado 9 reclamou ainda que os barqueiros são esquecidos pela prefeitura.

O trabalho realizado na Estação Santa Luzia, já abordado neste trabalho, demonstra que o poder público local começa a abrir os olhos para a ordenação e ampliação da

potencialidade do turismo náutico na região, o que não impede ações de favorecimento que pouco tem a ver com a qualidade da gestão pública e os seus resultados.

3.4 IMPACTOS AMBIENTAIS RELACIONADOS AO TURISMO NÁUTICO NA PERCEPÇÃO DOS ENTREVISTADOS

Na opinião do entrevistado 4, “devido à falta de regulamentação é que o turismo náutico está do jeito que está, sendo desenvolvido e praticado com supersaveiros para 200 pessoas, churrasco e música em volume elevado, *funk*, em especial”. Isso é altamente impactante sobre o meio ambiente. Para ele, a exploração do turismo ocorre de forma desordenada, “nossas praias não tem estudo de capacidade de carga. Basta pegar uma foto da praia do Dentista no verão e você comprova o que estou dizendo” (Fotos 20 e 21).



Foto 20: Praia do Dentista em dias normais
Foto 21: Praia do Dentista em alta temporada
Fonte: Blog EcoDesenvolvimento, por Claudia Chow

No sítio de informações turísticas Férias Brasil (www.feriasbrasil.com.br) na *internet* está registrado o que o entrevistado 4 relata.

Os mais concorridos *points* diurnos de Angra ficam nas ilhas, como Gipóia (praia do Dentista) e Itanhangá. No verão, o congestionamento de lanchas e iates é comum nos dois cenários. Para curtir as águas claras e a rica vida marinha das ilhas de Cataguases e Botinas, vá pela manhã, antes da chegada dos saveiros cheios de turistas. Quem optar por curtir o continente encontra boas enseadas para tomar banho e petiscar, como Biscaia e Praia Grande.

O entrevistado 4, reprovou o fato de não terem desenvolvido o plano de gerenciamento costeiro em Angra dos Reis. Para ele “esse plano é fundamental, tendo em vista a expansão da atividade náutica na região”. Só no Portugal são cerca de 500 embarcações, grande parte delas movida a motor e menos de vinte são a vela. Duzentas dessas embarcações estão em vagas secas na marina e o restante em vagas molhadas no mar. Nas casas, as vagas podem ser secas ou molhadas.

Contudo, a percepção dos possíveis impactos ambientais do turismo náutico nem sempre ocorre. Para os entrevistados 2 e 3, o turismo náutico só trouxe benefícios para o

município. Na opinião destes, por ser uma prática que exige muito recurso financeiro e um público seletivo, “não degrada o meio ambiente”. Consideram, na verdade, que “as pessoas encontram muita dificuldade com relação ao licenciamento ambiental” junto ao Instituto Estadual do Ambiente – INEA e à Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SMA. Para o entrevistado 2, empresário que possui uma empresa especializada em engenharia de lazer, “quem investe milhões por seu lugar não seria maluco de jogar lixo ou esgoto na frente de sua casa”.

Quanto ao controle de gases poluentes nas embarcações, entendem que “poderia haver algum tipo de inspeção como o que é feito anualmente com os carros, pelo Detran”. Outro risco ambiental é o “relaxamento com a água de porão das embarcações”. Toda embarcação deixa embarcar alguma água, seja por infiltração pelo selo do eixo do hélice ou por alguma falha no casco ou mesmo água da chuva. Essa água vai parar no porão da embarcação e é bombeada para o mar. Caso haja vazamento de óleo do motor ou mesmo vazamento de óleo combustível pelo suspiro do tanque, eles contaminam a água do porão e ela, ao ser bombeada, vai direto ao mar.

O entrevistado 2 alega que, “apesar de todo esforço de conscientização junto aos marinheiros e proprietários de embarcações, isso sempre traz aborrecimento ao clube”. Vez por outra uma mancha de óleo é notada na água. “Só mesmo uma regulamentação rígida e uma fiscalização efetiva seriam capazes de coibir o lançamento de resíduos ao mar”, defende.

Ainda em sua opinião, “as embarcações a motor têm impacto muito maior que os veleiros sobre o meio ambiente”. Contudo, “dentro das instalações da marina ou do iate clube todos estão sujeitos aos mesmos riscos, afinal, todos têm algum óleo a bordo e porão”.

Para o entrevistado 7, da Marina Porto Frade, “o esgoto dos banheiros das embarcações é quase que invariavelmente jogado triturado no mar”. Nesse ponto, fez questão de destacar, por outro lado, que “a cidade de Angra dos Reis também não tem tratamento adequado de esgoto”.

Explicou que “os barcos mais novos possuem um sistema de estocagem dos resíduos sanitários chamado *holding tank* onde ficam armazenados todos os dejetos”. Mas as instalações da marina não estão aptas a esgotar esses *holding tanks*. Assim, “após o passeio de fim de semana, o marinheiro leva o barco durante a semana para o meio da baía da Ilha Grande e com uma manobra de válvulas esvazia o *holding tank*”.

Apresentado à limitação da infraestrutura da Marina Porto Frade, que não tem equipamento capaz de recolher os resíduos dos *holding tanks* das embarcações mais modernas, o entrevistado 12, da Unidade Regional do INEA em Angra dos Reis, revelou desconhecer qualquer obrigatoriedade nesse sentido e mesmo a existência de tais

tecnologias nas embarcações da região, mas mostrou-se impressionado e interessado em, a partir de uma análise da legislação de países europeus, propor algumas medidas relacionadas ao uso de tecnologias modernas de conservação ambiental para embarcações e infraestruturas náuticas.

O entrevistado 7 argumentou, ainda, que “os barcos a vela poluem menos que os barcos a motor”. Além disso, “os velejadores têm mais consciência ambiental porque eles dependem do meio ambiente para captação solar de energia e vento para se locomover”.

O entrevistado 12, que está há 13 anos em Angra dos Reis, argumenta que, “a vocação do município para o turismo náutico é inegável. Estamos voltados para o mar e associados à Mata Atlântica”, disse. Contudo, admite que “a conciliação da atividade náutica com as questões ambientais representa um caminho a ser trabalhado”.

Do ponto de vista do trabalho desempenhado pelo órgão ambiental, as ações de licenciamento são restritas às marinas, estaleiros e outros empreendimentos correlatos, que necessitam de licenciamento. Qualquer píer, para ser construído, precisa de Licença de Instalação (LI), que é emitida pelo INEA. O entrevistado 12 argumenta que, “em relação à dinâmica das pessoas, o órgão ambiental não tem ingerência. Podem ter em relação a poluentes e lançamento de óleo na água”. Contudo, não dispõem de pessoas e recursos e recorrem ao apoio da Capitania dos Portos. No entendimento do entrevistado 12, “as embarcações de turismo são as que poluem menos, as pesqueiras são as que mais poluem”.

Os cruzeiros de grandes navios já chegam a Angra dos Reis, mas não há atuação do órgão ambiental do Estado junto a eles. O entrevistado 12 reconhece que, “na verdade deveriam analisar o que lhes competiria junto aos navios de cruzeiros”. Com tantas intervenções mais simples sujeitas à fiscalização do órgão ambiental, era de se esperar alguma atuação junto aos cruzeiros marítimos que chegam a Angra dos Reis.

Para ampliar sua capacidade de ação, o INEA faz convênios com as prefeituras para que suas Secretarias de Meio Ambiente - SMA possam atuar no licenciamento de pequeno porte, mas, segundo o entrevistado 12, “com Angra dos Reis ainda não foi possível”. Para que façam o convênio é preciso que a Prefeitura disponha de:

- Arcabouço legal – “Angra possui um arcabouço legal definido”;
- Equipe técnica capacitada – “a SMA de Angra dos Reis possui equipe técnica estruturada e capacitada”;
- Conselho de meio ambiente deliberativo – “aqui reside o problema, em Angra dos Reis o conselho é consultivo”; e
- Fundo Municipal do Meio Ambiente (FMM) – “Angra dos Reis possui o FMM”, analisa.

Quanto ao impacto ambiental, “certamente as embarcações a vela apresentam potencial menor de agressão ao meio ambiente” (resíduo gasoso, barulho, óleo lubrificante,

risco de vazamento), afirma o entrevistado 12. “O pessoal da vela é mais preocupado com a questão ambiental, com o resíduo”, essa é a percepção do entrevistado. Mas em relação aos pescadores, “ainda é comum o sujeito jogar a lata de óleo pela borda da embarcação após ter utilizado o conteúdo”, lamenta.

Nas áreas de fundeio é comum observar resíduos (latinhas de cerveja e refrigerante, por exemplo). Na pesca, o entrevistado 12 entende necessário “estimular o pescador a trazer seu lixo de volta ao cais”. Cita como exemplo a ser seguido o que se observa na Estação Ecológica Tamoios. “Lá a legislação é cumprida porque a fiscalização é efetiva”.

A Norma da Autoridade Marítima - NORMAN não permite fundeio a menos de 200m da praia, mas o que se vê em muitas praias das ilhas de Angra dos Reis são embarcações que praticamente tomam-nas de assalto, chegando quase a abicar na areia, demonstrando que a fiscalização é insuficiente. Nesse ponto, o entrevistado 10, que é oficial da reserva da Marinha do Brasil, afirma que “falta uma guarda costeira”. O sistema de patrulhamento e “controle do tráfego marítimo conduzido pela Marinha do Brasil, em que pese todo esforço daquela instituição, mostra-se insuficiente”, argumenta o entrevistado.

Outro fator de risco está relacionado à falta de segurança às embarcações de turismo náutico – colocando em risco o turista e sua atividade. O projeto *Nado Livre* da TurisAngra é uma boa iniciativa nesse sentido, mas que precisa ser estendido a outras praias do município.

De fato, o projeto *Nado Livre* da Prefeitura visa o respeito a essa legislação, mas para isso as praias estão tendo que ser cercadas por bóias e cabos. É preciso pensar no uso múltiplo da água. Em Angra dos Reis “no verão é mais perigoso andar de barco do que de carro”, afirma o entrevistado 12. A atividade náutica como um todo está crescendo no próprio contexto da paisagem.

É preciso pensar ainda na balneabilidade dos barcos que vem de fora, por exemplo. Eles podem trazer microrganismos exóticos em seu resíduo de porão ou mesmo fixados a seu casco.

Em que pese toda preocupação demonstrada, o entrevistado 12, do órgão ambiental estadual, enxerga com bastante otimismo o futuro do turismo náutico em Angra dos Reis e o motivo de tanto otimismo é que “no passado era muito pior”. Em sua opinião, “o poder público local fez uma opção muito recente pelo turismo”. Esse movimento vem dos últimos dois mandatos. Angra dos Reis era um município essencialmente industrial nas décadas passadas. “O atendimento ao turista era péssimo”. Apesar da abertura da estrada Rio-Santos estar contida em um plano de desenvolvimento do turismo, foram as indústrias pesadas que se proliferaram na região. Conseqüentemente, o inchaço populacional de Angra dos Reis deveu-se à usina nuclear e indústrias como o antigo Estaleiro Verolme e o

Terminal da baía da Ilha Grande – TEBIG da Petrobras. Apenas recentemente a prefeitura criou um conselho de turismo para o município.

O inchaço populacional também é percebido pelo entrevistado 5. Para ele, “cerca de 90% da força de trabalho” do Condomínio Geral do Frade “é recrutada na própria região, mas isso não quer dizer que sejam nativos de Angra dos Reis”. Alega que “se pesquisarem o Perequê e o Frade ver-se-á que cerca de 60% dos seus habitantes tem origem em Ibatiba, no Espírito Santo e quase 40% vieram do Ceará”. Essa população, em sua avaliação, “migrou para a região na época da construção da usina nuclear”.

No Condomínio Geral do Frade, pelo depoimento do entrevistado 5, “a preocupação com as questões ambientais nos limites do condomínio é percebida pela análise semestral da qualidade da água do canal”.

Na opinião do entrevistado 5, proprietário de uma lancha de 38 pés, “as embarcações a vela poluem muito menos que as propelidas a motor, exatamente por conta da emissão de gases dos motores das lanchas” bem mais potentes que os motores de serviço dos veleiros, que são, inclusive, menos utilizados. Outro fator que contribui negativamente para aumentar o impacto ambiental é a manutenção inadequada ou a falta dela em várias embarcações. Nesse caso elas poluem ainda mais. Contudo, quando o assunto é esgotamento sanitário a poluição provocada por lanchas e veleiros é equivalente. O resíduo dos vasos sanitários e pias é bombeado, em geral, diretamente para o mar.

Segundo o entrevistado 5, “o condomínio desenvolve todo um trabalho de plantio de árvores nativas da Mata Atlântica em suas dependências, mas não tem um trabalho voltado para a consciência ambiental relacionada às coisas do mar e a vida a bordo”.

O entrevistado 8 afirma que “a Marina Verolme cumpre a legislação ambiental, utiliza separadores de água e óleo no tratamento de toda água utilizada nas instalações da Marina”. Todo óleo remanescente é recolhido para um tanque próprio e retirado periodicamente por empresa credenciada. Construíram o enrocamento⁴ necessário para amenizar os efeitos do mar sobre o atracadouro da marina utilizando estacas de concreto e pneus usados, uma maneira questionável de destinação final de pneus.

Há ambientalistas que entendem que uma medida dessas não tem qualquer efeito prático senão a impressão que dá ao turista de que a gestão do empreendimento preocupa-se com o meio ambiente. Além disso, a BRMarinas associa a qualidade de seus serviços à manutenção da biodiversidade marinha na área da Marina e à limpeza e organização em suas operações.

⁴ Enrocamento é o “conjunto de blocos de pedra ou de outro material (p.ex., cimento), lançados uns sobre os outros dentro da água para servir como lastro para fundação de obra hidráulica ou, quando aflorado à superfície ou muito extenso, como quebra-mar ou proteção contra a erosão das ondas” (HOUAISS, 2001).

Quanto ao potencial impacto ambiental gerado pela embarcação a vela e a motor, o entrevistado 8, da Marina Verolme, entende que “apesar da comunidade de vela usar muito pouco as velas”, provavelmente em razão dos ventos fracos e inconstantes da região, “os motores auxiliares dos barcos a vela são de potência bem inferior ao das lanchas e, portanto, emitem menos gases de efeito estufa e poluem menos o ar”. Por outro lado, “as pessoas preferem as lanchas aos veleiros porque não têm tempo a perder”. Enquanto um veleiro (casco deslocante) demora cerca de 5 horas para ir de Angra dos Reis a Paraty, uma lancha (casco planante) faz o mesmo percurso em 40 minutos. “Por isso a maior parte das embarcações é a motor e não a vela”, argumenta.

Se os motores das lanchas poluem mais que os dos veleiros, por outro lado, a pintura de casco dos veleiros que não são guardados em vaga seca possuem agentes tóxicos para torná-las anti-incrustantes.

Como se depreende da expressão dos entrevistados, os impactos ambientais decorrentes do turismo náutico existem e estão relacionados à poluição por óleo no mar, por emissão de esgoto pelas embarcações, além da poluição sonora e contaminação de ecossistemas sensíveis. Assim, faz-se necessário um efetivo controle dessa atividade econômica a fim de evitar que os danos causados ao meio ambiente comprometam o equilíbrio ambiental e, por que não dizer, a própria atividade turística.

Merece especial registro a manifestação unânime dos entrevistados, que entenderam o turismo náutico praticado em embarcações a vela, potencial e efetivamente menos impactante ao ambiente, do que o promovido em embarcações a motor.

3.5 CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS ENVOLVENDO O TURISMO NÁUTICO

Quanto aos possíveis conflitos socioambientais, o entrevistado 4 argumenta que “o turismo náutico se desenvolve em áreas geográficas muito próprias”, ou seja, enseadas, praias, ilhas, ilhotas e seus arredores. “O que acontece na água não é novidade para nós. A legislação ambiental tem muita sobreposição (federal x estadual x municipal)”. Segundo ele, “há grupos de trabalho tentando equilibrar e harmonizar o entendimento a respeito dessas legislações. O problema é que por vezes elas são altamente conflitantes e geram muito atrito entre os órgãos ambientais e os demais interessados”. Na opinião do entrevistado isso “acaba dificultando o desenvolvimento ordenado da atividade econômica na região e privilegia os que agem à margem da lei”.

Para exemplificar, alegou que “estavam com o Plano Diretor da Ilha Grande praticamente pronto, mas enquanto não fosse concluído o Plano Diretor da APA Tamoios, não poderiam seguir adiante”. O fundamental, em sua opinião, seria “harmonizar a legislação das três esferas de poder”. Teriam acabado de aprovar a Lei de Diretrizes para a

Ilha Grande em junho de 2009, mas não estariam aptos a colocá-la em prática sem os demais normativos instituídos.

Nem todos compartilham da mesma visão quando se trata da preservação ambiental. O entrevistado 2, do late Clube Aquidabã, questiona o impedimento de fundeio em área de preservação permanente. Mergulhador contemplativo que é, reclama que não pode sequer parar sua embarcação nas ilhas que fazem parte da Estação Ecológica Tamoios. “A Capitania dos Portos nesse ponto é bem rígida, se pegar prende”, diz. No late Clube Aquidabã distribuíram mapas elaborados pelo INEA mostrando as limitações de área e instruíram os marinheiros e proprietários de embarcações quanto ao cumprimento da legislação.

Um conflito evidente, mas revestido de posturas e posicionamentos bastante moderados é a necessidade de mudança de profissão em razão do esgotamento do pescado. Na opinião do entrevistado 11, da ONG Carlos Borges, “a pesca em Angra dos Reis está acabando e o turismo está tomando conta da atividade dos homens do mar, mas é feito sem organização e as traineiras não oferecem o mínimo aos turistas” (máscaras, colchonetes, alimentação). Ainda assim, em sua opinião, “o impacto ambiental da atividade turística náutica é mínimo”.

Já para o entrevistado 10, “os pescadores ainda são marginalizados, não apenas pela percepção de quem vê de fora, mas de fato ainda representam um segmento à margem da sociedade”, com pouca consciência ambiental e limitado senso de oportunidade na exploração criteriosa do turismo náutico como atividade complementar ou alternativa. Como se pode observar, a própria percepção dos entrevistados promove a segregação social e potencializa seus efeitos.

O entrevistado 12, do INEA, argumenta que “houve problemas no passado com empreendimentos implantados em áreas de manguezais causando conflito com as populações locais”. Os empreendimentos hoteleiros no passado não se submetiam a uma legislação como a que se dispõe hoje. Assim, “muita coisa foi feita em desacordo com a conservação ambiental, apesar do esforço, sobretudo, do Ministério Público”. Contudo, hoje é mais difícil que se burle a legislação ambiental por conta da própria legislação e devido ao fato dos órgãos ambientais terem se estruturado.

O estabelecimento do pólo náutico (Marina Verolme) é um exemplo citado pelo entrevistado do INEA em Angra dos Reis. Cada empresa que se estabeleceu no pólo passou por um processo de licenciamento ambiental próprio. Com o desenvolvimento dessa atividade econômica certamente haverá que se desenvolver regulamentações específicas para esses empreendimentos. Em sua visão, hoje, pode até não estarem estabelecidas especificamente na legislação as condicionantes para a implantação de uma marina ou

estaleiro, mas a revisão do manual de operações do INEA, que se encontra em processo, poderá tratar do assunto.

A enseada de Jacuecanga, onde se localiza a Marina Verolme, povoada basicamente por ex-operários do antigo Estaleiro Verolme, poderia se comportar como um ambiente de conflito. Contudo, seja pela presença do Estaleiro BrasFels, ou mesmo pelas oportunidades oferecidas pela Marina Verolme, ao que tudo indica a relação da população local com as atividades econômicas ali desenvolvidas se dá de maneira bastante harmônica, ao menos é o que se deduz da ausência de comentários a respeito nas entrevistas realizadas.

A Marina Verolme, pelo depoimento do entrevistado 8, apóia projetos sociais da região com o aporte de recursos financeiros gerados no empreendimento, especialmente com os oriundos da publicidade veiculada no guia náutico editado pela Marina. Segundo o entrevistado 8, “toda a receita arrecadada com o Guia é destinada às ações de responsabilidade social da empresa”.

Na Marina Verolme, “todos os funcionários que não possuíam instrução mínima foram alfabetizados em projeto desenvolvido pela empresa”, que também está buscando a instalação de uma escola técnica estadual em suas instalações, já abordado neste trabalho.

Em outro ponto do município, o entrevistado 5 do Condomínio Geral do Frade vê “conflito quase zero entre a população e a exploração do turismo”. A geração de emprego dos condomínios é grande. Cerca de 3.500 empregos diretos e indiretos são gerados só no Condomínio Geral Porto Frade. O “relacionamento do condomínio com a população é o melhor possível”. Já com os órgãos ambientais há um bom convívio, mas alega que não dependem deles para nada. Apenas pagam os impostos. “Toda infraestrutura e serviços do condomínio são estruturados e mantidos pelo próprio condomínio, inclusive água, esgoto e coleta de lixo. Só a iluminação vem da concessionária de serviço público”.

Contudo, há quem tenha posicionamento divergente. A Associação dos Barqueiros do Frade, que convive em extrema proximidade com o condomínio de luxo, não corrobora exatamente a mesma visão.

3.5.1 O caso da Associação dos Barqueiros do Frade

A Associação de Barqueiros do Frade, pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, que congrega cerca de 50 barqueiros domiciliados na Vila do Frade, em Angra dos Reis – RJ, é uma das associações de classe que representam esse segmento laboral no município. A organização dos barqueiros em associação tem por objetivo possibilitar a esses pequenos empresários o acesso a serviços comuns como pintura e limpeza do fundo de suas embarcações e pequenos reparos, além de servir como referência para contato com potenciais turistas e interessados nos serviços dos barqueiros. As associações têm servido também para concentrar as reivindicações e a representação dos barqueiros, na

defesa de seus interesses frente à crescente expansão de outras atividades econômicas na região, em especial os condomínios e marinas, que com eles disputam espaço ou ameaçam em razão do evidente poder econômico.

Na Associação dos Barqueiros do Frade, cada barqueiro é proprietário de sua embarcação. São barcos a motor, a maioria construída no local, de casco deslocante e medindo entre 20 e 30 pés. Possuem capacidade média de 10 passageiros e dois tripulantes e, em geral, são contratados para pescaria, apesar de não possuírem licença de pesca. Somente um barqueiro possui registro de pescador e embarcação apropriada, embora não tenha conseguido até o momento autorização para pesca.

“As embarcações dos associados são feias e contrastam com os imponentes iates e lanchas dos condôminos do Porto Frade”, nas palavras de um dos associados. O entrevistado 9 relatou, ainda, que a relação entre os associados e os demais navegadores é conflituosa quando estão no mar. “Os proprietários e usuários das lanchas (casco planante) não respeitam os barqueiros (casco deslocante), que se não estiverem atentos correm o risco até de terem suas embarcações abalroadas por aquelas”.

As embarcações de casco planante desenvolvem velocidade muito superior às de casco deslocante que tem sua velocidade limitada pela relação linha d'água x deslocamento.

Segundo o entrevistado 9, os “lancheiros” ignoram as regras do RIPEAM – Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar e não raro “pilotam suas máquinas em velocidades altas passando próximo aos barqueiros impondo medo e demonstrando seu poder”. Quando ocorre algum acidente, relata que “os donos das lanchas pedem que seus marinheiros assumam a culpa e os “bobos” assumem”.

As embarcações dos barqueiros disputam espaço com as lanchas e iates dos condôminos do Frade e dos clientes das marinas. Para os barqueiros sobra pouco mais de 50 metros de margem correspondente aos fundos de um terreno baldio e do próprio terreno da Associação. O terreno baldio foi aterrado para a construção de uma marina, mas como era originalmente mangue teve a obra embargada por questões ambientais. Enquanto o empreendimento não se viabiliza os barqueiros usam a área para atracar suas embarcações. A prefeitura já teria prometido a eles um cais na entrada do canal, mas as obras sequer foram iniciadas.

Com os constantes conflitos, o número de barcos na associação tem diminuído ao longo dos anos. Outro fenômeno que colabora para isso é o fato de que os títulos de sócio são intransferíveis e passam somente de pai para filho pela hereditariedade. Quando algum morador da vila não pertencente à associação deseja se associar há uma assembléia para deliberar a respeito e é estipulada luva entre R\$ 100,00 e R\$ 200,00. A mensalidade é de R\$ 20,00, que dá direito ao associado a içar sua embarcação para limpeza e manutenção.

Assim, percebe-se que os conflitos em torno da atividade náutica não podem ser desprezados na região e estão intimamente relacionados com a disparidade de poder econômico apresentada pelos agentes do conflito.

3.5.2 A postura do governo local na gestão de conflitos socioambientais que envolvam o turismo náutico

Para o entrevistado 1, “falta organização e regulamentação”. Só para citar um exemplo, alega que “algumas operadoras de mergulho aceitam em suas turmas pessoas que sequer sabem nadar. Pior, estampam isso em suas propagandas como diferencial” de mercado.

Em sua opinião, “na exploração do turismo náutico algumas coisas precisariam mudar. Faltam infraestruturas turísticas de qualidade em Angra dos Reis e falta formação qualificada de pessoal para atuar no turismo”. Contudo, ainda assim o turismo se desenvolve. Para o entrevistado 1, “deve existir algum poder simbólico no turismo em Angra dos Reis que supera a realidade da falta de organização e estrutura”.

A expansão desordenada do turismo náutico, para o entrevistado 5, pode ser vista como “um reflexo da incapacidade de ação efetiva por parte dos órgãos governamentais. Falta fiscalização, que não pode ser confundida com “política” (no sentido de politicagem) ou arbitrariedade”.

Para ordenar o turismo náutico, o entrevistado 5 argumenta que “a iniciativa deve partir do poder público, em especial da Prefeitura Municipal de Angra dos Reis e da Marinha do Brasil”. A atuação desses e de outros órgãos governamentais, “por mais bem intencionada e dedicada que sejam é insuficiente. A própria consciência ambiental acaba sendo mais divulgada por ONGs do que pelos próprios órgãos públicos”.

Na visão do entrevistado 5, “quando todo sujeito chegasse a Angra dos Reis para fazer turismo deveria passar por um pórtico” onde teria contato com a “história do município e seria orientado a como proceder para aproveitar seus momentos de lazer com o mínimo de impacto ambiental”.

A TurisAngra elaborou recentemente o Inventário de Turismo 2009, lançado em janeiro de 2010. De acordo com informações da própria fundação o inventário pretende ser “um completo e detalhado levantamento de tudo o que a cidade tem a oferecer como atrativo para turistas, visitantes e moradores, resultando em um portal de turismo na internet que poderá ser atualizado pelos empresários do setor.”

Para a TurisAngra,

o Inventário prevê ainda a criação de um Selo de Qualidade e de um Plano de Marketing ... que irá apontar os produtos que devem ser priorizados e o perfil ideal de clientes para cada um deles. O resultado será usado na

definição das ações de divulgação de Angra para outras cidades do Brasil e do mundo.

O objetivo em estabelecer um selo de qualidade consiste em buscar “uma melhoria contínua dos produtos e serviços oferecidos na cidade”. Na concepção do projeto

o selo irá identificar os empreendimentos comprometidos com esse preceito, e o critério de avaliação será definido em seminário pelos próprios empresários do setor. Com o selo, o turista terá a garantia de que aquele produto ou serviço passou por uma avaliação criteriosa, e que todos os envolvidos no empreendimento estão empenhados em sua melhoria contínua. As empresas que não conquistarem o selo em um primeiro momento terão a chance de se adequar para receber a certificação.

O Inventário parte da premissa de que a dinâmica do turismo em Angra dos Reis concentra-se principalmente no turismo de sol e mar, praticado tanto no continente como na porção insular do município. Por essa razão, o transporte marítimo é muito comum no município e não deve ser confundido com o turismo náutico.

Observa-se que a organização da atividade turística náutica na região de Angra dos Reis ainda apresenta falhas estruturais, natural para um segmento que não tem um histórico de vida tão longo, mas que põe em risco sua própria sustentabilidade.

A falta de organização, uma legislação pouco adaptada às características do turismo náutico, a fiscalização carente e a busca por resultados econômicos rápidos por empresários inescrupulosos ou desprovidos de qualquer sentimento de pertencimento a uma cadeia produtiva na qual se sabe, uns dependem dos outros, são os principais fatores de conflito que envolve a atuação ou negligência do poder público. É justamente nesse contexto que devem ser desenvolvidas as ações de promoção ordenada do turismo náutico por parte dos órgãos governamentais.

CONCLUSÃO

Pelo exposto nos capítulos anteriores, fica evidente que o turismo náutico é uma atividade econômica em franca expansão no Município de Angra dos Reis e que somente há bem pouco tempo o poder público tem percebido o potencial desse segmento turístico. Contudo, as ações desenvolvidas ainda são descoordenadas e limitadas. Somente uma atuação focada na questão do turismo náutico, aplicando recursos na proporção de sua dimensão e agindo de forma orquestrada, governos, empresariado e sociedade será capaz de aproveitar a oportunidade de desenvolver em bases sustentáveis essa promissora fonte de renda e lazer para os que habitam e freqüentam a região.

A atuação governamental integrada à sociedade confere legitimidade e aproxima o poder público do cidadão, envolvendo-o na elaboração e gestão das políticas que o afetam mais diretamente.

Ainda como resultado desse trabalho, evidencia-se a oportunidade de aprofundar o estudo acerca de uma localidade ou um empreendimento específico dentre os que aqui foram tratados. Como esta pesquisa abordou o Município de Angra dos Reis como um todo, não foi possível ser exaustivo nas análises das localidades e empreendimentos aqui tratados. A Vila do Frade, a Marina Verolme, o Brachuy e as enseadas continentais de Angra dos Reis, além das praias mais movimentadas da Ilha Grande são bons ambientes para estudar o desenvolvimento do turismo náutico, sob o enfoque de um empreendimento ou comunidade específicos.

Em boa medida a percepção dos entrevistados corroborou muitos aspectos abordados pela literatura em relação aos impactos causados pela atividade náutica de embarcações a vela e a motor. A poluição causada por motores mais potentes nas lanchas e mal regulados nas traineiras. Os acidentes envolvendo *Jet Ski* e a relação conflituosa entre o mais forte (lanchas e iates) e o mais fraco (traineiras e pequenos veleiros), muitas vezes à margem do que preconiza o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar, são alguns exemplos do que foi abordado no curso desse trabalho de pesquisa.

Ficou claro também que, na opinião unânime dos entrevistados, as embarcações a motor são mais poluentes e agressoras ao meio ambiente do que os barcos a vela. Essa constatação deve influenciar, ainda que parcialmente, os responsáveis pela proposição de políticas de turismo a fim de priorizarem a expansão do turismo a vela em relação ao de motor, de um lado, e de outro, adotar legislação e fiscalização mais rígida em relação às embarcações a motor.

No essencial devem ser adotadas imediatamente as seguintes medidas: i) inspeções anuais com verificação da regulagem dos motores e análise da emissão de poluentes; e ii)

adoção de especificações de construção compatíveis com os padrões adotados nos países desenvolvidos, quanto ao respeito ao meio ambiente.

A médio prazo, as seguintes medidas devem ser adotadas: i) implantação de escola técnica voltada para profissões relacionadas ao turismo náutico, como marinheiros, mecânicos, capoteiros, eletricitas, soldadores, moldadores, carpinteiros e marceneiros navais; ii) reforma das embarcações existentes visando qualificá-las segundo padrões mais rígidos de controle ambiental; iii) reestruturação de marinas, iate clubes e atracadouros, com o intuito de torná-los capazes de prestar os serviços de apoio à conservação ambiental que as embarcações necessitem, tais como, coleta de lixo e recepção de resíduos de *holding tanks*; e iv) criação de um Conselho de Meio Ambiente deliberativo em Angra dos Reis, a fim de possibilitar à Prefeitura Municipal exercer atividades de controle e licenciamento em convênio com o Governo Estadual.

Com essas medidas podem-se expandir as atividades do turismo náutico melhorando a qualidade de vida de seus habitantes e conservando a beleza natural de Angra dos Reis, que tanto atrai e encanta os turistas.

REFERÊNCIAS

- ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Anuário Estatístico 2007**. Brasília: Antaq, 2008. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2007/Index.htm>>. Acesso em: 17 mai. 2009.
- BENI, Mário Carlos. **Política e Planejamento de Turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.
- BEZERRA, Lenilson Marcelo. **O desafio da indústria náutica no Brasil**. Revista Mar & Mar. Angra dos Reis. Disponível em: <http://www.revistamaremar.com.br/index.php?meio=artigos&id=94>. Acesso em: 24 set. 2007.
- BOURDIEU, Pierre. **Esboço de Auto-Análise**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, 144 p.
- BRASIL. Marinha do Brasil. **Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas – NORMAM-03/DPC**. Brasília: Marinha do Brasil, 2003. Disponível em: < https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_03/N_03.htm>. Acesso em: 20 out. 2010.
- BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos. **Plano plurianual 2008-2011**: projeto de lei. Brasília: Ministério do Planejamento, 2007.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Estatísticas básicas de turismo**. Brasília: Ministério do Turismo, 2010. Disponível em: <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/estatisticas_indicadores/downloads_estatisticas/Estatxsticas_Bxsicas_do_Turismo_-_Brasil_2004_a_2009.pdf>. Acesso em: 31/10/2010.
- _____. **Plano Nacional de Turismo 2007/2010**. Brasília: Ministério do Turismo, 2007. Disponível em: <http://www.institucional.turismo.gov.br/portalmtur/opencms/institucional/arquivos/PNT_2007_2010.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2010.
- _____. **Turismo náutico**: orientações básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.
- BRASIL CRUISE. **Consumos nas cidades com portos turísticos**. Atualizado em 15 de outubro de 2004.
- BUARQUE, Cristovam. **Educacionismo, Educacionista**. Brasília: no prelo, 2008.
- BUARQUE, Sérgio C. **Construindo o Desenvolvimento Local Sustentável**: metodologia de planejamento. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.
- BURSZTYN, Marcel. Meio ambiente e interdisciplinaridade: desafios ao mundo acadêmico. In: **Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente**, n. 10. Curitiba: Editora UFPR, jul./dez. 2004, p. 67-76.
- BURZSTYN, Maria Augusta A; BURZSTYN, Marcel. Gestão ambiental no Brasil: arcabouço institucional e instrumentos. In: NASCIMENTO, Elimar P. do; VIANA, João N. S (Orgs.). **Economia, meio ambiente e comunicação**. Rio de Janeiro: Garamond, 2006. p. 85-112.
- COMISSÃO MUNDIAL SOBRE O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO (CMMAD). **Nosso futuro comum**. - 2. ed. – Rio de Janeiro: FGV, 1991, 430 p.
- COOPER, Chris et al. **Turismo**: princípios e práticas. 3. Ed. – Porto Alegre: Bookman, 2007, 784 p.
- CORIOLOANO, Luzia N. M. T. **O turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza**. São Paulo: Annablume, 2006
- FÉRIAS BRASIL. **Guia de Turismo Férias Brasil**. Disponível em: <www.feriasbrasil.com.br>. Acesso em: 20 mai. 2010.

- FONSECA, Maurílio M. **Arte Naval**. 4ª Ed. Rio de Janeiro: Escola Naval, 1984.
- FURTADO, Celso. **O Mito do Desenvolvimento Econômico**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974
- _____. **Introdução ao Desenvolvimento**: Enfoque Histórico-Estrutural. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000 (3ª. ed. revista pelo autor)
- HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Ed. Objetiva, 2001.
- IBGE. **Censo 1991**. Rio de Janeiro, IBGE, 1991. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censodem/default_censo1991.shtm>. Acesso em: 7 dez. 2008.
- _____. **Censo 2010**: primeiros resultados. Rio de Janeiro, IBGE, 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/tabelas_pdf/total_populacao_rio_de_janeiro.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2011.
- _____. **Contas Nacionais Trimestrais**. Rio de Janeiro, IBGE, 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/pib/pib-vol-val_201002_8.shtm>. Acesso em: 31/10/2010.
- _____. **Mapa político da região sudeste**. Disponível em <:ftp://geoftp.ibge.gov.br/mapas/tematicos/politico/SUDESTE_Politico.pdf>. Acesso em: 7 dez. 2008.
- _____. **Produto Interno Bruto dos Municípios 2002-2005**. Rio de Janeiro: IBGE, 2007. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2005/tab01.pdf>>. Acesso em: 7 dez. 2008.
- KAPLAN, Robert S; NORTON, David P. **A estratégia em ação**: balanced scorecard. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- LATOUCHE, Serge. **O Sul e o ordinário etnocentrismo do desenvolvimento**. Le Monde Diplomatique Brasil, 2004. Disponível em:<<http://diplomatie.uol.com.br/acervo.php?id=1049&PHPSESSID=2992afb2cd65c8594faad2ff286459fc>>. Acesso em: 03 nov. 2010.
- LUCCHESI, Camila. De vento em popa. **Revista HOST – Hospitalidade & turismo sustentável**. Edição de Maio de 2006. Disponível em <http://revistahost.uol.com.br/publisher/preview.php?edicao=0506&id_mat=508>. Acesso em: 11 dez. 2008.
- MACHADO, L. O. **Angra dos Reis**: porque olhar para o passado? Rio de Janeiro: Convênio Furnas/UFRJ, 1995. Disponível em <<http://acd.ufrj.br/fronteiras/trabtec/angra95.htm>>. Acesso em: 31 jan. 2009.
- MEDEIROS, Márcio B, NASCIMENTO, Elimar P. **Turismo, unidade de conservação e conflito em Ilha Grande (Angra dos Reis, RJ)**: o caso da comunidade da Vila do Aventureiro. Caderno Virtual de Turismo, v.10, n.3, p.46-60. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010.
- PEREIRA, Moacir. Klink, a Ilha e o Mar. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 17 ago. 2007. Coluna de Moacir Pereira.
- PINTO, Maria Isaura Rodrigues. **O cordel do Brasil e o cordel de Portugal**: possíveis diálogos. SOLETRAS, Ano IX, Nº 18, p.117-132. São Gonçalo: UERJ, 2009.
- PMAR. Prefeitura Municipal de Angra dos Reis. Secretaria de Integração Governamental. **Angra legal ordena turismo**. Angra dos Reis: PMAR, 2007. Disponível em <http://www.angra.rj.gov.br/asp/sig/sig_noti_indice.asp?vid_noticia=1343>. Acesso em: 11 dez. 2008.
- ROGERS; JALAL; BOYD. **An introduction to sustainable development**. London, UK: Earthscan, 2008
- SACHS, Ignacy. **Caminhos para o Desenvolvimento Sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

_____. Primeiras intervenções. In: NASCIMENTO, E. P. et VIANNA, J. N. (Orgs.) **Dilemas e desafios do desenvolvimento sustentável no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed. Garamond, 2007. p.21-41.

TurisAngra – Fundação de Turismo de Angra dos Reis. **Prestação de contas do período de janeiro a outubro de 2009**. Angra dos Reis: TurisAngra, 2010.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA

- Nome do entrevistado:
- Representante do(a) Governo, Sociedade, Empresariado, Turista
- Idade: ___ anos
- Sexo: masculino, feminino
- Endereço:
- Reside em Angra a quanto tempo? ___ anos ___ meses. Se turista, está há quantos dias ___ e pretende ficar até quando? ___/ dezembro, janeiro, _____
- Solicitar opiniões que esclareçam três pontos essenciais:
 - o a dinâmica do turismo local;
 - O que atrai o turista a Angra?
 - Como enxerga o turismo náutico em Angra dos Reis?
 - Caso tenha citado benefícios ou prejuízos, como eles impactam ambiental e socialmente o município?
 - Qual o tempo médio de permanência do turista em Angra?
 - Qual o perfil do turista que visita Angra?
 - Como funciona a cadeia produtiva do turismo em Angra? Receptivos, acomodações, entretenimento, belezas naturais, etc.
 - o a cadeia produtiva do turismo náutico; (se possível especificar as respostas para vela e motor)
 - Qual a amplitude da cadeia produtiva do turismo náutico em Angra? Charters, ancoradouros, marinas com serviços, estaleiros, etc
 - Que outros serviços associados costumam ser consumidos pelos turistas ou por algum elo da cadeia produtiva?
 - Como enxerga a participação da população nativa nas atividades econômicas da cadeia produtiva do turismo náutico?
 - O governo incentiva o desenvolvimento do turismo náutico no município?
 - Caso responda positivamente, ele promove a gestão integrada da cadeia produtiva?
 - Participa ativamente dela?
 - Por meio de que instituições? Turisangra, Sebrae, Delegacia da Capitania dos Portos, etc.
 - Conhece, participa ou ouve falar sobre algum conflito envolvendo empreendimentos relacionados à cadeia produtiva do turismo náutico com comunidades locais ou com entidades defensoras do meio ambiente?
 - o prováveis impactos do turismo a vela e a motor.
 - Considera o turismo náutico uma atividade potencialmente agressiva ao meio ambiente? Por quê?
 - Em sua opinião, alguma modalidade de turismo náutico (vela e motor) é potencialmente mais agressiva ao meio ambiente que outra? Por quê?
 - Já presenciou alguma agressão ao meio ambiente praticando ou assistindo alguém praticar o turismo náutico em Angra? Comente.
 - As áreas de proteção integral ou de uso sustentável, como os parques marinhos, as APAs, as RPPN e as RESEX, atrapalham ou contribuem para a exploração e a expansão da cadeia produtiva do turismo náutico?
- Comentários adicionais
- Agradecimento
- Contato