

Marinas no Litoral Brasileiro: Território, Interescalaridade e Planejamento

Daniel Hauer Queiroz Telles¹

Resumo

Este trabalho apresenta as marinas como categoria de análise na organização do território. A partir dos conceitos de usos do território e configuração territorial, analisa a expressividade do fenômeno das marinas litorâneas no país enquanto realidade em transformação. Considera, para tanto, o microsistema técnico e a identificação espacial dessa categoria, de modo a atender a perspectiva interescalar própria da abordagem territorial em que nos baseamos. Considera, por fim, a importância do turismo na perspectiva territorial: atuar e atender, enquanto instância ministerial de planejamento, na lacuna existente entre teoria e política a partir do legitimado, mas pouco elaborado, segmento náutico na Zona Costeira brasileira.

Palavras-chave: Marinas, Zona Costeira, Planejamento Territorial do Turismo, Interescalaridade.

Introdução

O segmento náutico é atualmente um dos prioritários para o desenvolvimento do turismo no país. De repercussão ambiental, econômica e cultural, os recentes governos nacionais vêm dirigindo a atenção para o assunto, tendo sido criado na última gestão o Grupo Técnico Temático de Turismo Náutico com o objetivo de iniciar discussões sobre aspectos conceituais, de estruturação, legislação, fomento e promoção do segmento. Motivo que levou à publicação do estudo “Turismo Náutico: Orientações Básicas” (MTUR, 2008:13). Um compromisso introduzido na agenda governamental brasileira a preencher suas lacunas. Desde o estabelecimento do assunto como objeto de interesse político, nossa contribuição teórica ao tema, que se encontra, ainda insuficientemente tratada, é a partir do subsistema marinas e a organização territorial.

Algumas iniciativas de exploração do turismo litorâneo difundidas e aprimoradas em algumas regiões do mundo não ganham o merecido destaque por parte das políticas públicas no Brasil: é o caso das marinas. Essas instalações ainda carregam o peso da “descrença social de se alcançar patamares elevados de vida [...] gerando um baixo nível

¹ Bolsista Capes pelo Programa de Doutorado em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, sob orientação do prof. Eduardo Yázigi. Cadastrado no Grupo de Pesquisa do CNPq *Planejamento Territorial do Turismo*. Professor do curso Superior de Turismo - Universidade Federal do Pampa, campus de Jaguarão/RS.

de exigência no país [relacionado à] condições elementares de sobrevivência. [Demonstrando ser exemplo de] um velado culto à pobreza”, aponta E. Yázigi em um de seus estudos sobre requalificação urbana, cultura e turismo (YÁZIGI, 2006:30-31).

Uma das principais justificativas para este estudo está na vocação físico-natural pouco aproveitada para a navegação no país. Fato que mobiliza anseios de outros setores políticos e econômicos quanto à utilização dos recursos hidroviários existentes². Somado a essas manifestas vontades, o assunto exprime interesse coletivo dado as múltiplas funções sociais que adquire; mas também de necessário entendimento estratégico e integrado – a âmbitos da economia, cultura e ecologia³. Nessa perspectiva, direcionamos a abordagem desde a organização territorial do turismo.

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

O assunto das marinas na organização do território no Brasil pode ser considerado como teoricamente insuficientemente tratado. Indica a necessidade de estudos específicos, quiçá de uma teoria geral para o fenômeno. No cenário acadêmico brasileiro os estudos direcionados especificamente ao tema, são abordagens esparsas em diferentes áreas do conhecimento, com predomínio do Turismo e da Arquitetura e Urbanismo. Essa multidisciplinaridade reforça o interesse social pelo assunto e aponta para a latência e potencial verificados. Entretanto, não abordam a abrangência do tema desde as magnitudes do planejamento territorial. O turismo, nesse contexto, ganha visibilidade com o curso da história, ocasionando domínios produtivos e culturais. Mario Beni descreve marinas como “áreas reservadas para a atracação de barcos que possuem uma atividade intensa.

² Em consonância a esse discurso sobre a necessidade de estímulos à modernização da navegação, ampliação da indústria naval e organização portuária estão diferentes órgãos, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Confederação Nacional do Transporte (CNT), Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Trafego Portuário (Fenavega), Secretaria Nacional de Portos, entre outras (AGÊNCIA BRASIL, 2008).

³ O transporte por vias hídricas é o que menos agrega o uso de biomassa (!); argumento que explicita a controversa postura brasileira frente ao discurso ambientalista que tenta rotular internacionalmente.

Oferecem equipamentos de lazer e serviços mecânicos a seus ocupantes” (BENI, 2003:338). Para Boullón, enquadraram-se na categoria de instalações, ou seja, “obras imprescindíveis para que uma atividade possa realizar-se”; podem, no entanto, se constituírem em obras de infra-estrutura dependendo do quesito tamanho (2002:54-55).

Para este estudo consideramos a região litorânea brasileira, uma vez que nossa pretensão é contribuir com diretrizes em âmbito nacional a partir da oficialmente reconhecida Zona Costeira. Alguns autores dedicam-se à explicação da ocupação litorânea brasileira. Este espaço, como se sabe, sofreu o fenômeno migratório acelerado, a partir da segunda metade do último século, conformando uma, quase ininterrupta, “conurbação linear em franca evolução” de áreas urbanizadas (YÁZIGI, 2009:128). Além disso, e devido a isto, concentra parcela significativa da população brasileira e as principais cidades do país (e consigo as mazelas sociais típicas das periferias metropolitanas).

Em tempos de atenção voltada para as divulgações ufanistas do mar territorial brasileiro, ou a “Amazônia Azul”, somado às divulgações das reservas do *Pré Sal*, o atual quadro de urbanização litorânea no país atinge *status* de grave comprometimento socioambiental nas últimas décadas, ameaçando uma das principais regiões turísticas do país. A urbanização e o turismo são fenômenos intimamente relacionados e deveriam ser objeto de intervenção pública. Isso tudo amparado por alternativas de organização territorial pautadas na qualidade ambiental urbana e geração de frentes de trabalho.

As marinas como expressões atuais da navegação de lazer exigem que tenhamos um esclarecimento para não incorrer à comum tendência de condenar *a priori*, um segmento pela sua demanda. Uma vez que regidos por intencionalidades, os objetos são, também, possibilidades. Rompido este estigma acerca do tema, se abrem novas maneiras de abordar e até mesmo criticar o seu funcionamento.

O presente artigo aponta para os avanços teórico-metodológicos, enquanto resultados parciais da pesquisa em andamento, na abordagem sobre o tema. Nesse âmbito, reitera a importância do turismo enquanto instância de planejamento transversal que possibilita a concepção territorial na socialmente requerida reorganização espacial do litoral brasileiro a partir das territorialidades das marinas.

Marinas como categoria de análise: usos e configuração territorial

A revisão do conceito de território é uma condição sem a qual estaríamos impedidos de prosseguir. “É o uso do território [...] que faz dele o objeto da análise social” (SANTOS, 1996:137). Considerando que devemos entender este conceito como quadro de vida constante de todos os homens, precisamos nos ater ao sentido da existência individual e coletiva. É o território usado, “sinônimo de espaço habitado” que nos indica de que maneira prosseguir com nossa hipótese central: marinas como possibilidades.

O uso do território pelas marinas deve ser compreendido enquanto uma entre diversas lógicas de configuração territorial. Tais lógicas, apoiadas em projetos de magnitudes que variam muito, e que imprimem na sociedade e no espaço, uma densidade de informações que reproduzem em volume de pessoas, firmas e dinheiro, mais elementos. Quase que despercebidas, as marinas enquanto um vetor de organização do espaço recebem pouca atenção por parte dos planos territoriais.

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

Marinas litorâneas no Brasil: fenômeno em transformação

Os antecedentes históricos que resultam nas marinas enquanto expressões territoriais do turismo e lazer náutico remetem a uma busca por informações que expliquem esse tipo de relação entre o homem e a água. Mesmo antes de se proliferar o turismo enquanto práticas sociais no Brasil já existiam manifestações sobre as atividades náuticas, através dos portos desportivos e dos iates-clubes.

A compreensão de um fenômeno a partir da geografia passa pelo movimento do tempo no processo de formação espacial: a gênese das instalações portuárias destinadas ao lazer. Os objetos estão em constante refuncionalização, na perspectiva renovada da geografia: torna-se necessário considerarmos a totalização em movimento. O surgimento e a evolução das práticas náuticas de lazer (ações intencionais) possibilitou que

identificássemos na matriz a sucessão de eventos e constituição de períodos que nos permitiram diferenciar os termos portos desportivos, iates-clubes e marinas. Às funções dos objetos, em cada período histórico, relacionamos as atividades náuticas no Brasil a partir das instalações que tiveram sido criadas para este propósito. Classificamos três fases nesse processo denominadas: *clubes de remo e de regatas, iates-clubes e marinas*.

Os Clubes de Regatas e Remo no Brasil surgiram na segunda metade do século XIX e início do século XX. Especialmente nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul. De acordo com estudo de Henrique Licht (1986), “em 1º de Novembro de 1851, em Botafogo, foi realizada a primeira regata no Rio de Janeiro” (p.142). Desse modo, marinas seria a evolução conceitual de uma categoria anteriormente denominada portos de esportes e lazer e, após, iates clubes.

Microsistema técnico e a identificação espacial: perspectiva interescalar

Desde os portos de lazer, o turismo náutico se realiza e difunde uma nova dimensão da navegação, que vai além do ato de navegar. Atinge escala territorial, promovendo um microcircuito produtivo em torno da produtividade, distribuição, consumo e criatividade no atendimento e no suporte demandados pela aproximação menos seletiva do brasileiro com os usos do mar. Uma ocasião de dinamizar a economia e a organização espacial de determinados territórios, desde que regidos por políticas detalhadas a partir de um plano territorial comum à zona costeira do país, enquanto totalidade.

As pretensões metodológicas desta seção se dirigem à coexistência de diferentes perspectivas espaciais para um mesmo fenômeno. A noção de escala que está aqui em questão não é a escala cartográfica/instrumental, e sim, a geográfica, territorial. A partir das atribuições de Iná Elias de Castro “a perspectiva das escalas dos fenômenos permite organizar os campos da geografia, ampliando seu escopo” apontando para a importância da interescalaridade (local, regional, global, e também a do Estado nacional) como consideração específica e articulação necessária, imprescindíveis para o campo político, ao qual pertence o planejamento (Castro, 2009:40).

Apreender o conteúdo inteligível do fenômeno sob suas diferentes repercussões na organização do território implica em considerar a sobreposição de escalas no espaço, como

movimento complexo próprio da interpretação não setorial da realidade. Movimento que parte do fenômeno às relações ou aos acontecimentos no espaço. Por se tratar de um uso, intencionalmente manifestado (agentes) e politicamente regulado (normas) convém dirigirmos enquanto território.

O elemento náutico se caracteriza pela própria essência da navegação motivada pela intencionalidade do sujeito, do humano. O deleite ou o desafio estão presentes nesse sujeito que interfere, ou melhor, diferencia esta da prática de navegação para fins regidos pela estratégia do Estado ou da economia. São finalidades posteriores ao início da história da navegação, quando o homem conscientizou-se da grande utilidade dessas descobertas (Licht, 1986:20). A motivação, portanto, seria a primeira instância a ser considerada para se caracterizar uma ação náutica. Para a organização do território e inteligibilidade do lugar, entretanto, são requeridos identificar e analisar os objetos no espaço.

O lugar como categoria geográfica de análise pressupõe uma compreensão desafiante sob o ponto de vista da síntese por existir a partir da confluência de vários aspectos subjetivos e objetivos. Analiticamente iremos aprofundar o entendimento de localidades com características ambientais relacionadas às estruturas náuticas.

Em relação às funções urbanas existem duas considerações distintas para análise: a do objeto propriamente dito e a da zona de entorno. Esta difere da anterior por abranger atividades não somente voltadas à navegação como oferta, e instalações a partir do projeto arquitetônico, mas também das relações indiretas ou desconectas. Trata-se de uma maneira de identificar o grau de interferência da cultura náutica no território considerado, e qual o nível de tecnificação dessa cultura na vida da população. Uma marina ou conjunto de instalações náuticas pode assumir funções de *pedra angular* em determinadas localidades oportunizando identidade espacial. Fato que pode ser vetor de reorganização do território: na sociedade, na economia e na ambiência. Sobretudo diante do atual quadro de deterioração da paisagem litorânea e ribeirinha brasileira e da esperança condicionada ao turismo (YÁZIGI, 2003 e 2009).

As relações de trabalho e microsistema técnico de Marinas significam a escala que transcende o âmbito do lugar enquanto singularidade, tendo uma conotação orientada pelos circuitos produtivos que permitam identificar as relações de trabalho.

Aqui nos deparamos com uma racionalidade produtiva, condição dos tempos atuais à diminuição das desigualdades, não sem exigir uma investigação sobre a contradição, uma vez que ao território resta uma revanche: a ordem local, cuja razão predominante (não exclusiva) “é orgânica” (Santos, 2008:339). Esta, por sua vez, se apresenta na dimensão do lugar sem perder de vista a concepção do mundo, conectados antes por solidariedades do que por redes. Dentre as alternativas de ação para o planejamento regional, o assunto surge como uma lacuna expressa na realidade do presente. Por isso, fenômeno é chamado a proporcionar entendimento de relevância social à zona costeira.

Relacionado à dimensão supramunicipal do microssistema marinas, buscamos identificar e classificados outros elementos importantes à organização do território e apresentá-los quanto a sua distribuição espacial. Esses elementos dizem respeito às atividades produtivas de suporte ao segmento: lócus do trabalho e da economia que se agrega (real ou potencialmente) e se difunde pela hinterlândia. Isso para melhor compreender os efeitos proporcionados pelo assunto além da faixa litorânea.

Cientes das maneiras como um sistema tende a funcionar nos tempos atuais e sem perder foco em nosso objetivo atribuímos ao subsistema de estudo a noção de *microssistema técnico de marinas*. Por essa perspectiva adentramos num caminho que viabiliza possibilidades e oportunidades, neste caso, da navegação de lazer, esportes e recreio, mas que é, também, transporte de pessoas; alternativa de mobilidade. Assim, consideramos um fenômeno que se materializa no território brasileiro prevendo sua dialética de aconteceres no sentido de propor balizas que facilitem as relações do lugar e das territorialidades produtivas.

Territórios que aguardam por políticas de incentivo e regulação ao segmento que estamos propondo podem adequar-se à necessidade de trânsito de pessoas, favorecendo, por fim, ao “adensamento de potencialidades produtivas regionais” que consta o Plano Nacional de Desenvolvimento Regional (Brasil, 2007).

O turismo (e lazer) náutico pode ser ocasião de reorganização do território, através dos objetos técnicos difusores de novas relações: as marinas. A partir das atividades relacionadas a esse *microssistema técnico* estão as atividades de suporte para o segmento que estamos estudando desde a divisão territorial do trabalho, que “movida pela produção, atribui, a cada movimento, um novo conteúdo e uma nova função aos lugares” (SANTOS,

2008:131). Trata-se do arranjo de empresas e instituições que se relacionam no contexto da economia regional. Tem como característica o envolvimento dos lugares, sendo a solidariedade entre os mesmos, fator de sucesso para uma pretendida competitividade do segmento. Essa conexão de empresas e instituições significa a dinamização socioeconômica espacial voltada à produção de bens, serviços, informação e eventos ligados ao segmento náutico.

Atendo às considerações espaciais a partir das escalas convencionais de análise, fomos instados a considerar: a nacional, a regional e a local. Indissociáveis e sobrepostas. Ora politicamente regidas, ora imagetivamente identificadas. No propósito de atribuir diferentes repercussões territoriais, tais escalas recebem, a partir dos objetos centrais deste estudo, diferentes encaminhamentos metodológicos.

Sustentados pela ideia de que as categorias de análise devam ser suscetíveis de tratamento que “dê conta da multiplicidade e da diversidade de situações e de processos” (SANTOS, 1996:64), os portos de lazer, enquanto objetos resultantes de intencionalidades são causas e resultados e constituem na categoria de análise geográfica, portanto, espacializável. Ainda que um dentre vários constituintes da vida social, essas instalações não podem ser consideradas apenas complementos na configuração territorial. No presente as marinas emanam e recebem relações sociais e conformam arranjos espaciais.

Neste sentido, o regional e o local se interpenetram como abstrações da organização do território a partir de um mesmo fenômeno. A relação interescalar de abordagem constitui o principal enfoque desta discussão conceitual, sendo um campo metodológico em aberto na geografia (CORRÊA, 2010) e no planejamento. Essa breve explanação exprime a complexidade que estamos diante, ao tratar de um objeto de pesquisa que não está presente unicamente na perspectiva cartográfica escalar. Tampouco, se explica unicamente pela abordagem da paisagem. A noção de conceitos que deem conta da abstração do objeto analisado deve considerar essa multiplicação de perspectivas, a que Yves Lacoste considera como “proliferação das representações espaciais pela multiplicação das preocupações concernentes ao espaço” (LACOSTE, 2010:48).

Incertezas sobre o planejamento e o turismo como ocasião metodológica

O planejamento territorial é considerado um instrumento da política. Atende às questões relacionadas ao interesse comum e é seriamente atingido por conflitos e paradigmas ideológicos. O planejamento no Brasil alcançou descrédito justamente por denotar essas características. Dentro da ideia de projeto nacional esboçada em meados do século passado estavam práticas de governo que não puderam mais ser aceitáveis ou praticáveis.

Como resultado, emergiram conceitos como gestão e projeto. No primeiro caso, nas palavras de Marcelo Lopes de Souza, o planejamento “largamente desacreditado e associado a práticas maléficas e autoritárias deveria, na melhor das hipóteses, ser substituída por outra”. A ascensão do termo gestão resultou na “incompreensão da natureza dos termos”, sendo conceitos “distintos e complementares” (2003:45). No segundo caso, para David Harvey, a reprodução de novas necessidades dita as influências da pós-modernidade, tendo como consequência a ascensão do projeto sobre o planejamento, resultado da ampliação dos poderes do mercado. A pós-modernidade retrata uma relação espacial destituída de um objetivo social maior comprometendo seriamente recursos e alguns tipos de patrimônio (HARVEY, 1992).

A elucidação do planejamento em crise passou a se confirmar, tendo sido tema de debates e preocupação da Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional (ANPUR). Em poucas palavras, a compreensão do mundo enquanto totalidade foi superada por perspectiva fragmentada que só consegue ser setorial. Instrumentos de políticas setoriais assumem status de categoria política (STEINBERGER, 2006). Nesse contexto, é atribuída à noção de território a capacidade de síntese e sistematização que possam ser úteis à sociedade através da prática planejadora.

O que Carlos Vainer chamou de “vetores da fragmentação territorial” como principais causadores da “desconstituição política, intelectual e institucional [do planejamento territorial no Brasil]” demonstra a necessidade de debate sobre o território que permita “repensar uma nação que parece navegar à deriva, carente de agentes ou coalizões políticas e sociais expressivas capazes de vocalizar qualquer projeto nacional” (VAINER, 2007:1-3).

A hierarquia organizacional do planejamento tem sido um mero requisito protocolar confederativo. Na ausência de um projeto de nação, de que tem se voltado a

falar, os emaranhados institucionais se anulam numa cega noção de políticas territoriais. Um prato cheio para os interesses do mercado, estes sim atuam organizadamente em sistemas que acabam por configurar o território. Assim reforça-se a obscuridade de tramas entre Estado e mercado, assunto que Milton Santos acusa como ação explícita ou dissimulada do primeiro “em todos os seus níveis territoriais”, favorecendo “a prevalência dos interesses corporativos sobre os interesses públicos” (2010:105sqq).

O planejamento, instrumento da política, é uma norma formal de ação. A suposta relação entre outras formas de ação, racionais, tradicionais ou afetivas (Weber *apud* Santos, 2008:81), e a configuração territorial é, pois, objeto de investigação de ambas as disciplinas: geografia e planejamento. Ainda para Milton Santos, existe a possibilidade de enriquecimento do planejamento espacial, devendo levar em consideração “multidimensional e operacional” em que interagem as estruturas econômicas, geográficas, sociais e políticas (Santos, 2003). A preocupação que o autor aponta surge, em primeira análise da “dicotomia entre espaço geográfico e espaço econômico, apresentada como uma limitação metodológica [...] um obstáculo à análise social”. Neste sentido, o que o autor coloca enquanto sistema espacial é a interação das três estruturas propostas ao invés de se restringir às análises “em termos de eficiência de trocas interindustriais” ou, em outras palavras “o espaço de alguns poucos [...] espaço econômico” (Santos, *op. cit.* p.167-169).

Se considerarmos o território litorâneo enquanto espaço banal, podemos geografizar e historicizar a realidade a partir de uma categoria de análise. A problemática social dos espaços costeiros habitados no Brasil vista pelo prisma das marinas é atrelada a variáveis legais e econômicas. A existência de tais estruturas resulta de uma conjunção de fatores que, amparados por normas possibilitam ou não a sua existência e integração ao território. Sendo assim, tais objetos identificáveis no espaço, derivam de justificações e intencionalidades ao estabelecerem-se no território, predispondo-o e provendo-o de usos. Configurando-o.

Considerando o enfoque das marinas enquanto um fenômeno espacial entendemos que o turismo representa a ocasião de ultrapassar as visões seletivas ou setoriais comumente observadas na exequibilidade dos planos. A dita transversalidade do turismo pode significar uma aproximação da multidimensionalidade espacial e totalidade territorial. No entanto, para muitos territórios, ainda há déficit técnico e desinteresse

político para transcender este setor a vetor de sustentabilidade. Cada vez mais influentes na formação de espacialidades produtivas e divisão do trabalho, além de outros benefícios que pode propiciar às sociedades, ainda há muito que se fazer para tornar o turismo um setor de alicerce social e econômico para o Brasil.

Considerações finais

No segmento náutico, o Brasil deve aprimorar sua postura de gestão, não somente pela dimensão simbólica que lhe compete, mas pelos rearranjos que o tema possibilita ao território, agregando oportunidades para espaços degradados. Isso passa por um questionamento sobre o ideário coletivo com relação aos padrões culturais e políticos sustentadores de uma qualidade ambiental para o turismo e de uma mentalidade marítima.

No Brasil, ambas as perspectivas se manifestam de maneira muito discreta e limitada a âmbitos restritos de debates. O mar carece de um posicionamento sistemático na organização do território, enquanto espaço de usos múltiplos - espaço de fluxos, espaço de fronteira com o mundo, recurso biotecnológico e mineral, espaço de estratégia para a própria identidade dos territórios litorâneos – e não somente usos privilegiados.

Por perceber nessa lacuna supostamente existente entre o uso do território costeiro brasileiro e seu planejamento territorial visando reorganização, tanto na escala do lugar como das redes de trabalho, as marinas enquanto categoria de análise e fenômeno inteligível, podem contribuir de maneira importante para o debate sobre o planejamento territorial do turismo no país.

Referências Bibliográficas

AGÊNCIA BRASIL, **Navegação de cabotagem necessita de portos melhores e mais navios para crescer.** <http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2008/04/18/materia.2008-04-18.5355328512/view> - página visitada em 15 de junho de 2009.

ANPUR, **Tema do Encontro.** In: Anais do XIII Encontro Nacional da ANPUR. Florianópolis, 2009.

BENI, M.C. **Política e planejamento de turismo no Brasil.** São Paulo: Aleph, 2006.

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

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

CASTRO, I.E. **Geografia e Política: Território, escalas de ação e instituições**. ISBN: 978-85-286-1161-8. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

CORREA, R. L. **Organização espacial: dimensões, processos, forma e significado**. Conferência proferida na abertura do I Congresso Brasileiro de Organização do Espaço, em 05 de Outubro de 2010. Rio Claro: Universidade Estadual Paulista, 2010.

HARVEY, D. **A Condição Pós-Moderna: Uma Pesquisa sobre as origens da Mudança Cultural**. SP: Ed. Loyola, 2001.

LACOSTE, Y. **A Geografia. Isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. [...] 2010.

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

SANTOS, M. **Economia Espacial**. ISBN: 85-314-0773-7. 2ª Edição (1979). São Paulo: Edusp, 2003.

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

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. ISBN:978-85-01-05878-2. 19ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.

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

SOUZA, M. L. **Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2003.

STEINBERGER, M. **Território Ambiente e Políticas Públicas**. Brasília: Paralelo 15/ LGE Ed., 2006.

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

YÁZIGI, E. **A Conceituação de Patrimônio Ambiental Urbano em Países Emergentes**. In: *GeoNova*, Revista do Departamento de Geografia e Planejamento Regional da Universidade Nova de Lisboa, N.12. Lisboa, 2006.

_____. **Esse Estranho Amor dos Paulistanos: Requalificação Urbana, Cultura e Turismo**. São Paulo: CNPq/Global, 2006.

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