



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

A NAVEGAÇÃO FLUVIAL: REALIDADE E PLANEJAMENTO

Felipe Augusto Santos Silva (USP) - felipetur22@gmail.com

Bacharel em Turismo pela UNESP e Pós-Graduando em Geografia Humana pela USP

1. Introdução

O turismo como atividade econômica e social faz parte da lógica de desenvolvimento em muitos lugares no espaço global. Esse encaminhamento do turismo ocorre em sua maioria por meio das forças dominantes do mercado com foco na estruturação de produtos turísticos, e um planejamento atento a tarefa de disciplinar o fenômeno nos territórios fica relegado a níveis inferiores na hierarquia de interesses e prioridades.

O planejamento do espaço – instância social – para o turismo a partir desse enfoque pode vir a possuir como premissa a reorganização territorial. Deve-se nesse sentido dotar certas localidades com infra-estrutura de qualidade, regras de uso e ocupação do solo, mecanismos de conservação do patrimônio ambiental e urbano no intuito de propiciar uma configuração do território adequada para os residentes e turistas. O turismo nesse caso pode se tornar um potencializador de funções, ou seja, se tornar um indutor de novos usos a objetos que no passado possuíam outras intencionalidades.

Do ponto de vista do sistema de transportes no território nacional, tais como: aéreo, ferroviário, rodoviário, marítimo e fluvial, observa-se o antagonismo no que tange aos investimentos, regulamentação de atividades, formulação de políticas, atenção dos órgãos governamentais, empresas privadas e grupos sociais no fortalecimento e consolidação dessas diferentes matrizes de deslocamento, geradoras de fluxos humanos e de mercadorias.

No caso do sistema fluvial, a utilização das hidrovias e demais trechos navegáveis como rota comercial vem se tornando realidade, o mesmo não se pode dizer a respeito do transporte de passageiros, mais especificamente na sua relação com o turismo. Esse tipo de navegação faz parte da realidade turística do rio Mississipi, nos Estados Unidos e no rio Reno, na Europa.

O território brasileiro com suas insígnias paisagens naturais, uma rede hidrográfica quase incomensurável e detentor de um conjunto ecológico vasto e complexo, ainda não consegue por meio de suas instituições legais propor medidas e soluções equilibradas para impulsionar esse tipo de navegação vinculada de certa maneira aos preceitos do desenvolvimento sustentável.

A implicação territorial da navegação fluvial turística é patente, agregando inúmeros elementos: necessidade de embarcações adequadas, centros urbanos realmente dotados com infra-estrutura, atrativos naturais e culturais, serviços e equipamentos específicos, portos e terminais hidroviários. Um planejamento integrado desses elementos pode propor soluções para reorganização territorial de municípios

com potencialidade hídrica, contribuir na tarefa de dinamização da economia e geração de empregos com o surgimento de novos postos de trabalho e também valorizar e difundir a cultura e a sustentabilidade nos níveis local e regional.

Quando se trata de proceder a um planejamento territorial integrado do turismo que leve em consideração uma rede urbana e suas qualidades paisagísticas, as tentativas esbarram em aspectos políticos setoriais, limites de uma gestão governamental e nos interesses privados de comercialização de roteiros para geração de lucros a curto prazo. Um exemplo para ilustrar essas características são os planos nacionais de turismo, marcados pela formatação e divulgação de produtos, aumento da competitividade brasileira no exterior e ausência de transversalidade do turismo com outros setores específicos (indústria, transportes, cidades).

Diante desses argumentos sobre o planejamento do turismo no Brasil, o objetivo geral dessa pesquisa, embora audacioso, consiste em formular normas para navegação fluvial de passageiros, a fim de subsidiar a elaboração de diretrizes gerais para uma política nacional de turismo fluvial.

A partir da análise dos sub-sistemas que compõem o fenômeno, tais como: transportes, infra-estrutura urbana e portuária, meio ambiente, mercado e legislações específicas com seus respectivos rebatimentos territoriais, aliada a procedimentos empíricos, busca – se contribuir com a elaboração de um plano comum de turismo fluvial para os territórios com potencial e os que já desenvolvem a atividade.

2. Caracterização da área de estudo

A rede hidrográfica brasileira de trechos navegáveis é extensa e complexa, devido às diferentes configurações geográficas dos corpos hídricos (rios de planalto, de planície, presença de barragens e eclusas) e os conjuntos urbanos e naturais que compõem a paisagem dessas regiões.

Diante de alguns levantamentos já efetuados por meio de documentos técnicos, sites específicos, consulta a órgãos responsáveis pelo setor e alguns empreendimentos turísticos, a Hidrovia Tietê-Paraná situa-se em uma fase um pouco avançada em relação a outros trajetos fluviais no espaço geográfico brasileiro.

Esse sistema hidroviário abrange os estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul e Paraná. Possui importância inter-regional como “hidrovia do Mercosul”, pois apresenta trechos navegáveis (Rio Paraguai e Uruguai) que percorrem importantes capitais como Assunção, no Paraguai, Montevideu e Buenos Aires, respectivamente Uruguai e Argentina.

Segundo o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (2010) a hidrovia está inserida em uma área do território nacional de 76 milhões de hectares, onde se gera quase a metade do Produto Interno Bruto Brasileiro (PIB) integrando-se às ferrovias e rodovias regionais e federais. Ressalta também que no âmbito do Mercosul possui importância social e turística, considerando-se a vasta área de sua abrangência.

3. Método

O desenvolvimento desse trabalho se baseia na abordagem analítica e crítica, verificando as contradições existentes nas políticas e medidas adotadas para a navegação fluvial turística e na observação direta do fenômeno em realidades geográficas relevantes. A teoria do espaço geográfico, o modelo do tipo ideal e o entendimento do turismo como um sistema composto de vários subsistemas (transporte, infra-estrutura, meio ambiente) surgem para auxiliar o processo de organização do raciocínio. Parte-se primeiramente do enfoque dedutivo e posteriormente para o indutivo.

De acordo com Weber (1904, p. 138) formula-se o tipo ideal por meio da:

Acentuação unilateral de um ou de vários pontos de vista e mediante o encadeamento de grande quantidade de fenômenos isoladamente dados difusos e discretos, que se podem dar em maior ou menor número ou mesmo faltar por completo, e que se ordenam segundo os pontos de vista unilateralmente acentuados a fim de se formar um quadro homogêneo de pensamento.

Ainda de acordo com o autor o tipo ideal “consiste em um modo de construção de conceitos peculiar ao método histórico (...), cujo objeto é o estudo da realidade e dos fenômenos em sua singularidade” (WEBER 1904, p. 141).

Pode-se interpretar também esta linha de pensamento como um instrumento de medida que confere uma significação coerente, rigorosa e eficaz ao prosseguimento e desenvolvimento da pesquisa ao que parece confuso e caótico na experiência puramente existencial.

Quanto à teoria do espaço geográfico e sua importância para delimitar e interpretar as espacializações do fenômeno, Santos (1996, p. 51) contribui com “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”.

Considera-se dessa maneira os territórios as margens e sob influência da Hidrovia Tietê-Paraná como nós de uma rede, permeada pelo fluxo fluvial. Esses territórios

possuem um tipo de uso e certos objetos que caracterizam a navegação fluvial turística. A avaliação preliminar da situação atual revelou a existência de algumas iniciativas e estratégias para o setor, porém relacionadas mais ao âmbito do marketing turístico, que acentua a competitividade entre municípios.

Por meio da análise do fenômeno no espaço geográfico e a organização dos seus subsistemas, a formulação de um projeto comum de interesses pode vir a ser consolidada via o planejamento territorial integrado.

4. Hidrovias e o Transporte Aquaviário

O Brasil é um país de magnitudes territoriais significativas, realidade social complexa, mas também pujante em atributos naturais, com especial ênfase aos recursos hídricos – aproveitamento hidrelétrico, irrigação, consumo, abastecimento - que não tem merecido a devida consideração para um planejamento integrado do transporte aquaviário.

Nas décadas de 1950 e 1960, os interesses prioritários da esfera governamental baseavam-se no incentivo ao crescimento da indústria automobilística tendo como conseqüência um planejamento urbano voltado para a estruturação de cidades, sob os moldes das grandes linhas de circulação (estradas e rodovias).

Nesse período as políticas atribuíam maior importância as vias rodoviárias, enquanto as outras modalidades de transporte, como por exemplo, ferroviário, marítimo e fluvial, incluídos também os portos ficavam relegados a um segundo plano. Fato importante durante esse período é que antes da abertura da estrada Belém-Brasília as ligações entre o norte e o sul do país só eram possíveis por avião ou navio. Denominavam-se “itas” as embarcações desse trajeto, devido aos nomes de batismo da Companhia de Navegação Costeira: Itacoatiara, Itapé... Dorival Caymmi cantava na época “peguei o ita no norte”.

Com o avanço do tempo e a necessidade iminente da integração do território nacional com uma economia cada vez mais mundializada, a navegação fluvial passou a conferir primazia à circulação de mercadorias em detrimento do transporte de passageiros. A infra-estrutura hidroviária acompanhou esse processo adaptando seus equipamentos e serviços para movimentação de cargas, ainda que obsoleta quando comparada aos modernos portos mundiais e a quantidade de produtos transportados anualmente.

As hidrovias em operação como elemento de transporte, consistem um exemplo, da real importância de aprofundar e sistematizar os estudos nos ambientes fluviais. Podem proporcionar um maior fluxo de pessoas e circulação de mercadorias, além do desenvolvimento regional do turismo. Basta um olhar sobre a Hidrovia Tietê-Paraná,

O transporte fluvial de passageiros também se destaca nesse cenário e assume uma posição estratégica nas regiões do território nacional, seja proporcionando a comunicação e interação entre duas localidades intra-regionalmente, ou até mesmo, gerando fluxos em uma rede de cidades que extrapolam os limites fronteiriços. De acordo com as Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário (2010), no sentido de elevar a qualidade do transporte de passageiros, o Ministério dos Transportes defende: maior efetividade na regulação do transporte fluvial de passageiros; maior rigor na fiscalização das embarcações de transporte de passageiros; implantação de um sistema de financiamento que estimule a ampliação da frota através da construção naval regional e uma política de modernização das embarcações artesanais existentes.

Atualmente existem 118 travessias interestaduais e internacionais (veículos e passageiros) pelo espaço brasileiro cadastradas nos órgãos competentes. A travessia de Petrolina em Pernambuco para Juazeiro na Bahia tem uma movimentação aproximada de 1,8 milhões de passageiros/ano, já Itajaí a Navegantes, ambas localizadas em Santa Catarina possui 2,7 milhões de passageiros/ano¹.

5. Os Territórios e a Navegação Fluvial Turística

A potencialidade hídrica do país para a navegação e o turismo reflete-se na diferente configuração geográfica e extensão de seus rios, e na elevada qualidade paisagística que detêm. Atualmente, alguns trajetos fluviais são utilizados de forma seletiva e esporádica pelo território nacional, relativamente organizados e comercializados por intermédio de agências e operadoras de viagens. O uso comum de embarcações de médio e pequeno porte constitui o meio de deslocamento, e em alguns casos, a própria finalidade da atividade turística.

De acordo com informações do domínio da Geografia, de órgãos ambientais e instituições acadêmicas, o país possui atualmente 35.000 km de vias fluviais navegáveis. Estima-se que dos 8,5 milhões de quilômetros quadrados territoriais, aproximadamente 6,5 milhões estejam situados nas áreas de influência do sistema fluvial. Nessa conjuntura a relação entre cidades e rios fica evidente e pesquisa divulgada pela Embratur revela que, 1308 municípios são banhados por rios, represas e lagos de um total de 1635 com potencial turístico inseridos no território nacional (YAZIGI 2009).

Essas localidades possuem certos atributos (ecológicos, culturais e paisagísticos), que podem ser potencializados por meio de um planejamento territorial integrado do turismo, capaz de gerar renda e emprego e também o desenvolvimento regional. Uma rede de territórios poderia ser conformada, tendo como vetor de integração e relação o

sistema de navegação fluvial. De acordo com Bruna (1983, p. 110) “(...), a análise e classificação da rede urbana é muito importante, pois permite conhecerem-se as inter-relações entre as funções dos vários centros e sua localização no espaço regional”.

A rede é um conceito resultante das relações/interações entre diferentes territorialidades (nós) que mantém conexões entre si (fluxos), sejam elas políticas, econômicas ou simbólicas (CASTELLS, 2006). A rede pode possuir fluxos materiais ou imateriais (comunicação, por exemplo), no caso do turismo o sistema de transportes – fluxo material - desempenha um papel fundamental, ainda mais quando se trata de um fenômeno como a navegação fluvial, que pode concomitantemente se tornar fator de deslocamento e principal razão de uma viagem.

Uma importante tarefa a ser realizada para o planejamento será atentar para a formação das redes, que tanto podem solidarizar áreas específicas pela conectividade, bem como excluir outras localidades. De acordo com Dias (2006, p. 148) “nunca lidamos com uma rede máxima, definida pela totalidade de relações mais diretas, mas com a rede resultante da manifestação das coações técnicas, econômicas, políticas e sociais”.

Embora, muitos teóricos e críticos entendam o turismo como uma atividade elitista e geradora de impactos sócio-ambientais consideráveis, o termo urge do entendimento partilhado com Yazigi (2009), que considera o turismo inseparável do planejamento urbano e regional, além de ser um pretexto para a reorganização de territórios e um trampolim para a cidadania, pois se sustenta de cultura e qualidade ambiental. O planejamento integrado do turismo como ferramenta política e operacional pode reorganizar de maneira qualitativa a infra-estrutura urbana e portuária, conservar o patrimônio ambiental, estabelecer cadeias produtivas, dinamizar recônditos lugares e auxiliar decisivamente com o equilíbrio do meio ambiente.

Atualmente dos 650.000 barcos existentes no país, apenas 10.400 embarcações podem ser consideradas de luxo, além disso, o crescimento do mercado náutico brasileiro é de 10% ao ano, e a cada 1000 barcos construídos são gerados 5000 empregos diretos e 2400 indiretos². Parece um pouco contraditório negar essa potencialidade como uma alternativa de gerar novas frentes de trabalho e arranjos produtivos entre municípios que tenham interesse em participar do processo.

Os territórios as margens das hidrovias e na sua área de influência estão de certa forma inseridos nesse sistema de movimento fluvial, dinamizados pelos fluxos de mercadorias existentes e pela relação em rede entre as localidades no que tange a produção, distribuição e consumo de bens e serviços. A navegação fluvial turística pode se tornar uma realidade e atividade complementar nesse processo, já que o

turismo queira ou não, modifica a economia e as formas de uso e ocupação do solo dos lugares.

Entende-se nessa pesquisa o território como elemento essencial no processo de planejamento, como uma categoria do vivido possuidor de um dinamismo sócio-espacial e não apenas um conjunto de formas complementares e sobrepostas. De acordo com Santos (1999, p. 19)

(...) ele é o quadro da vida de todos nós, na sua dimensão global, na sua dimensão nacional, nas suas dimensões intermediárias e na sua dimensão local. Por conseguinte, é o território que constitui o traço de união entre o passado e o futuro imediatos. Ele tem de ser visto (...) como um campo de forças, como o lugar do exercício, de dialéticas e contradições entre o vertical e o horizontal, entre o Estado e o mercado, entre o uso econômico e o uso social dos recursos.

Nas modalidades de planejamento territorial não ocorre o planejamento do espaço, nem na prática, nem na pesquisa e no ensino, o que é muito grave, porque não são consideradas a totalidade dos atores, das instituições, das pessoas e das empresas (SANTOS 1999).

Nos levantamentos realizados até o momento por meio de documentos técnicos e sites da internet foram verificadas algumas experiências em curso no país. Na bacia Amazônica há predominância dos rios de planície e a diversidade ambiental e cultural, com o Iberostar Grand Amazon e as embarcações da companhia Amazon Clipper Cruises navegando pelas águas dos rios Negro e Solimões. Destaca-se também nessa região o navio Soure, com capacidade para 650 passageiros que vai realizar a via Belém-Camará na Ilha de Marajó.

No rio São Francisco existe o Vapor Benjamim Guimarães tombado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico (IEPHA) em Pirapora, Minas Gerais, com capacidade para 140 passageiros que opera aos finais de semana. Antigamente essa embarcação realizava um roteiro ligando o município de Pirapora a Juazeiro na Bahia.

Na bacia do Paraná ocorre a existência em maior número dos rios de planalto, com a operação de uma modalidade de transporte de mercadorias que auxilia a integração comercial de territórios. Certas iniciativas de passeios fluviais também são desenvolvidas em conjunto com a infra-estrutura hidroviária existente, como acontece na estância turística de Barra Bonita, no Estado de São Paulo, que tira proveito das eclusas inseridas no seu território, possui alguma infra-estrutura de apoio para atividade e conta atualmente com três empresas especializadas em navegação que operam em algumas vias fluviais. Em determinados períodos, realiza-se para grupos

específicos um trajeto entre Barra Bonita e o município de Foz do Iguaçu, localizado às margens do Rio Paraná.



Figura 2: Embarcação Turística na Hidrovia Tietê-Paraná/Fonte: Site da Estância Turística de Barra Bonita, 2010

Ainda na Hidrovia Tietê-Paraná, no município de Buritama ocorre a navegação fluvial turística por meio do barco Odisséia, com capacidade para 500 passageiros que realiza alguns trajetos tendo como infra-estrutura de apoio uma eclusa e um terminal hidroviário para passageiros.

Algumas políticas que viabilizem roteiros fluviais encontram-se também em vias de desenvolvimento como o Circuito Turístico Oeste dos Rios, no Estado de São Paulo, que envolve os municípios de Rosana, Teodoro Sampaio, Panorama, Presidente Epitácio e Paulicéia as margens dos rios Paranapanema e Paraná.

No caso da Europa e dos Estados Unidos o aproveitamento dos recursos hídricos para a navegação fica evidente, de acordo com Souza (1999) um exemplo prático acessível para a indústria e o mercado brasileiro são as embarcações no Mar Mediterrâneo, denominadas *ferry boats*, equipadas com poltronas semelhantes às de avião, serviço de comissária, além da possibilidade de se transportar até 200 automóveis particulares.

Na França, no rio Sena são promovidos passeios turísticos em embarcações do tipo *bateau – mouche*, porém no caso brasileiro, como de costume, a maioria dos meios urbanos continua a virar as costas para os rios. Segundo Porath e Afonso (2006, p.164) “(...) os diferentes tratamentos, usos e apropriações dos rios urbanos em diferentes cidades nos mostram as especificidades culturais de muitos outros valores (...)”.

As embarcações turísticas em operação fazem uso de estruturas técnicas específicas de acordo com o curso fluvial, demandam objetos dos mais variados tipos

e em alguns casos exigem revitalização de equipamentos de apoio. No caso de alguns municípios na Hidrovia Tietê-Paraná tem-se a utilização de eclusas para efetuar os trajetos fluviais e a existência de marinas, portos de lazer, clubes náuticos e iate – clubes que necessitam de um novo caráter funcional para o fomento do turismo com qualidade.

Essas instalações oriundas do fluxo fluvial demandam um tipo de uso nos territórios e possibilitam novas formas de convivência, de utilização e apropriação do espaço geográfico por grupos sociais específicos, bem como podem gerar interação de ramos produtivos possibilitando assim diferentes economias espaciais. As políticas, normas e regras elaboradas pelos órgãos que atuam sobre a navegação também ocasionam repercussões territoriais distintas.

O território tem política, cultura, atores e contém identidade sendo um dos elementos constitutivos em qualquer projeto de desenvolvimento regional, dentro dessa perspectiva o sistema de transportes é um fator estruturante, que condiciona os fluxos e infra-estruturas³. A relação entre turismo e território se dá das mais variadas formas e aquele tem sido colocado como a panacéia para situações econômicas emergenciais de inúmeras localidades. Embora haja um número significativo de pesquisas e estudos críticos a respeito da lógica de uso do espaço como mercadoria pelo turismo com a apropriação e reordenação de lugares de acordo com intencionalidades nem sempre endógenas, acredita-se que o planejamento integrado da navegação fluvial turística com atenção para totalidade em movimento ainda seja um campo fértil para análise geográfica, e que tem muito a contribuir no que tange a formulação de políticas no sentido de reorganização territorial.

Tabela 1: Algumas experiências de navegação fluvial turística no Brasil

Estado	Município	Rio	Atrativos Físico-Naturais	Atrativos Histórico-Culturais	Porto	Infra-Estrutura Hidroviária	Empresas de Navegação
RS	Rio Grande	Grande	Lagoa dos Patos; Ilha da Pólvora	Museu do Porto; Museu Náutico; Festa do Mar	Porto Velho	Molhes da Barra	
RS	Estrela	Taquari		Festival do Chucrute e Kerb; Grupos folclóricos alemães;		Eclusa; Barragem	Scherer
RS	Lageado	Taquari		Parque Histórico do Lageado			
PR	Guaira	Paraná	Rio Paraná; Parque Nacional da Ilha Grande	Festa das Nações; Torneio Internacional de Pesca;		Centro Náutico	
SP	Rosana	Paraná;Paranapanema	Ilhas fluviais; Encontro dos Rios; Represa Sergio Motta	UHE Sergio Motta UHE Rosana; Pesca		Barragem e Eclusa UHE Sergio Motta; Barragem Rosana	
SP	Panorama	Paraná	Rio Paraná; Balneário Municipal	Pesca		Marina e Náutica Parati	Paranoa
SP	Barra Bonita	Tietê	Hidrovia Tietê-Paraná	UHE Barra Bonita		Marina da Barra; Eclusa e	Médio Tietê Primar Navegação

						Barragem	Novo Orien
SP	Pederneiras	Tietê	Hidrovia Tietê-Paraná	UHE Álvaro Souza Lima		Eclusa e Barragem	
SP	Anhembi	Tietê	Rio Tietê; Lagoas do Tietê	Festa do Divino			
SP	Paranapanema	Paranapanema	Rio Paranapanema Praias Fluviais	Roteiro Cultural Holandês		Marina Santa Fé; Marina Ilha do Sol;	
SP	Itatinga	Paranapanema	Cachoeiras; Horto Florestal	UHE Salto do Lobo		Recanto dos Cambarás	
SP	Buritama	Tietê	Parque Turístico João Simão Garcia; Rio Tietê	Pesca do Tucunará; UHE Nova Avanhandava	Porto Rui Barbosa	lote Clube Vale do Tietê; Náutico Clube;	Phoenix Turismo

Fonte: Elaborado por Felipe Augusto Santos Silva, 2010

6. Planejamento Territorial da Navegação Fluvial Turística

Um planejamento da navegação fluvial turística com enfoque no movimento da totalidade deve partir dos usos do território e dos setores que compõem e estruturam a atividade. Não basta apenas, tratar do tipo de embarcação a ser utilizado em determinado trecho fluvial, mas sistematizar e analisar os sub-sistemas que caracterizam o fenômeno, como por exemplo, transportes, meio ambiente, infra-estrutura urbana e portuária, mercado, normas e políticas públicas. A necessidade de uma configuração urbana adequada, pontos de atracação, portos e terminais hidroviários, ou seja, uma reorganização territorial não pode ser realizada a posteriori.

De acordo com Mendonça (2002) devem-se considerar alguns elementos para o planejamento desse tipo de navegação tais como: a pesquisa da oferta turística, que consiste nas atrações naturais existentes, atividades de entretenimento – pesca, vela, canoagem -, transportes, hospedagem, alimentação e comunicações; a demanda turística, que deve ser avaliada com base na localização do pólo emissor, nas tendências e na caracterização do fluxo turístico; a pesquisa do trecho navegável, a qual aborda a disponibilidade legal das áreas para desenvolvimento da atividade, acessos terrestres aos terminais, infra-estrutura básica existente, características físicas do terreno, variação do nível d'água entre os períodos de cheia e seca e consulta aos moradores e navegadores com prática no trecho fluvial a ser percorrido.

Infelizmente, até o momento os rios não foram contemplados com mecanismos que coloquem em prática todo o seu potencial para a navegação e o turismo. Embora, já existam políticas e documentos técnicos elaborados e em via de implementação por setores governamentais específicos, o que se observa é a ausência de um planejamento interinstitucional integrado e ações políticas paralelas entre os setores que respondem pelo assunto para sistematização da atividade.

Entre estes órgãos temos: Ministério dos Transportes; ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários; ANA – Agência Nacional das águas; CNRH – Conselho Nacional de Recursos Hídricos; Marinha do Brasil; DNIT – Departamento Nacional de Infra – Estrutura e Transporte; Companhias Docas e Capitâneas dos Portos. Qual a relação institucional efetiva e prática entre estes órgãos para consolidação da navegação fluvial e destes com o Ministério do Turismo?

De acordo com Amaral (2009, p. 78)

Seja a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários – ANTAQ, o Ministério do Turismo, o Instituto Brasileiro de Turismo, EMBRATUR ou qualquer órgão governamental não demonstrou, até o momento, o interesse necessário em entender a atividade dos cruzeiros (...) e desenvolver uma agenda positiva, seja para a atividade atual ou seu futuro (...).

Embora relacionado ao litoral brasileiro, Souza (1999) comenta a necessidade de iniciar a reestruturação e adequação das normas de navegação marítima brasileira, que estão voltadas tradicional e historicamente para a navegação comercial. Além disso, menciona a importância de se estabelecer uma política de diretrizes comuns para desenvolver o turismo marítimo no país.

A capacidade da navegação em reduzir custos no que tange ao modelo atual de implantação e manutenção do transporte rodoviário, facilitar o deslocamento pelos territórios e maximizar benefícios para os centros urbanos limítrofes – integração e desenvolvimento regional, modernização de infra-estrutura e conservação ambiental -, podem delinear novas linhas de orientação para o planejamento dos transportes aquaviários e conseqüentemente para o turismo.

O planejamento adquire também um aspecto regional, pois acentua a cooperação entre municípios, a gestão conjunta dos recursos para o turismo e o princípio da organização metropolitana. Torna-se uma opção para localidades que possuem atrativos que ultrapassam seus limites fronteiriços, além do que, dificilmente um visitante ou turista fica exclusivamente circunscrito a conhecer apenas uma realidade específica de serviços, bens naturais e culturais, equipamentos e infra-estruturas, sendo dessa maneira impulsionado a deslocar-se para novos territórios. Segundo Yazigi (2009) a inserção do turismo no planejamento regional revela as seguintes propriedades: multisetorialidade, pela ativação de dezenas de ramos na economia; multifuncionalidade, pela ocasião de fazer ressurgir e modernizar antigas funções; sustentabilidade e a integração setorial, devido ao encaminhamento do turismo, facilitando a conectividade do todo.

A ação política por meio da formulação de diretrizes para a navegação fluvial turística e sua aplicabilidade encontram seu denominador comum no processo de planejamento, capaz de estabelecer objetivos de amplo interesse e cooperação entre os territórios, como por exemplo, o turismo. Trata-se nesse ponto daquilo que Santos (1996), caracterizou de acontecer solidário, que define um subespaço, região ou lugar, chamando a atenção para solidariedade como a realização compulsória de tarefas comuns, mesmo que o projeto não seja comum.

Conceituando região no sentido do desenvolvimento regional do turismo, Coriolano e Mello e Silva (2005, p. 138 – 139) estabelecem:

(...) Pensar uma região implica identificar processos que possibilitem reativar pequenas economias, dinamizar a comunidade local, mediante o aproveitamento de seus recursos endógenos, estimular e diversificar o crescimento econômico, ofertar empregos e melhorar a qualidade de vida das populações residentes. (...) Promover a região não significa isolá-la, nem defender sua auto-suficiência, mas requer políticas que fortaleçam e qualifiquem suas estruturas internas, tornando-as abertas, mesmo que sob influências de todas as contradições da economia de mercado onde se insere.

A articulação solidária entre territórios em face da navegação fluvial turística viabiliza-se pela institucionalização dos seus sub-sistemas via o planejamento integrado, ou seja, pela formulação de normas e regras que condicionem uma reorganização territorial com vistas a atender a exigência de um espaço geográfico mais digno para seus residentes e turistas. De acordo com Moraes (2005) o planejamento dito integrado pouco se realiza nos níveis municipal, estadual e federal da administração pública e as tradicionais práticas setoriais se impõem. Enfatiza também, que para construção de uma articulação trans-setorial e inter-institucional no planejamento, uma agenda densa e essencialmente política torna-se necessária.

As modalidades de planejamento turístico se limitam, em grande parte, aos imperativos de uma gestão e seus idealizadores e executores não possuem como premissa a mentalidade planejadora de longo prazo e muito menos a totalidade sócio-espacial em movimento. Para verificar empiricamente esse fato, basta uma análise acurada em algumas secretarias municipais de turismo, sites oficiais de governo e constatar o que se entende por planejamento do turismo; a fórmula parece a mesma para inúmeros casos: feiras de artesanato e comidas típicas, a igreja na praça central, o parque de diversões, o rodeio, o artista já obsoleto nos grandes centros metropolitanos, etc.

Essa operacionalidade do turismo possui relevância como atrativo para o residente e talvez para população regional, mas dificilmente para um turista ou visitante exigente, que pode muito bem encontrar essas particularidades no seu local de origem sem a necessidade de grandes deslocamentos. Não se trata de estabelecer uma valoração depreciativa desses elementos, no entanto torna-se necessário a estruturação de alguns fundamentos e parâmetros de planejamento para equacionar ambigüidades e mesmices tão comuns na forma de pensar, planejar e executar o turismo no país.

O planejamento como grande viabilizador de políticas e modo de superação de problemas das mais diferentes naturezas, assume tarefa fundamental no desenvolvimento e melhoria das condições sócio-espaciais. Visto de outra forma, na qual não almeje este

propósito, deixar-se as coisas como estão ao sabor das incapacidades técnico-administrativas e dos casuísmos. O processo de planejar exige fórmulas inovadoras, adequadas a cada realidade local e regional, ou seja, a criatividade surge como elemento chave para elaboração de novas maneiras de intervir na totalidade territorial. De acordo com Yázigi (2005, p. 131)

a genialidade do processo de planejamento está em nossa capacidade de imaginar estratégias, defini-las e redefini-las para cada caso. Sem imaginação não existe criatividade, e sem criatividade o planejamento cai em mesmices contraditórias porque o terreno de batalha muda, porque o mundo é extremamente dinâmico.

A tentativa nesta pesquisa de conceber um planejamento integrado da navegação fluvial turística, com intuito de estabelecer normas, que subsidiem a elaboração de uma política pública de turismo fluvial parte da análise dos arranjos sócio-espaciais que compõem o fenômeno nos territórios as margens e sob influência do sistema hidrográfico. Configurar-se-ia uma rede urbana territorialmente estabelecida e articulada por meio dos fluxos fluviais (embarcações turísticas) com rebatimentos específicos no espaço geográfico.

Variáveis como infra-estrutura, políticas público-privadas, navegabilidade dos recursos fluviais, serviços e comércio, investimentos em turismo e atratividade paisagística possibilitariam a estruturação dos arranjos e conseqüentemente uma metodologia de planejamento turístico para os territórios.

O Ministério do Turismo com seu manual “Turismo Náutico: orientações básicas” estabelece contribuições no sentido de organizar o turismo fluvial apresentando dados estatísticos, estimativas de mercado, definição de alguns conceitos, porém sem uma caracterização espacial e uma descrição e análise do ponto de vista geográfico desse tipo de navegação. Quanto à infra-estrutura de apoio os portos e terminais hidroviários funcionam ainda como cartão de visitas invertido, rodeados de miséria, degradação ambiental, favelas, lixo e áreas urbanas com arquiteturas lindeiras sem a severa aplicação e controle de leis de uso e ocupação do solo, assim como, dos códigos de edificações.

A concepção que ainda vigora dos portos consiste em aparatos tecnológicos com a finalidade de movimentação e transporte de mercadorias, espaços de circulação, e em alguns casos fator de retrocesso no desenvolvimento sócio-econômico dos municípios.

Dessa maneira, devem-se considerar as infra-estruturas de apoio para o domínio fluvial utilizado, no sentido de dotá-las como verdadeiros centros de acolhimento turístico com serviços de alimentação e hospedagem, oficinas de manutenção e pequenos reparos para as embarcações, estabelecimentos comerciais, centros de informação turística e recursos humanos capacitados. Os portos podem gerar com o apoio de políticas públicas não apenas

os benefícios econômicos tão propalados pelo turismo, mas também, espaços públicos de lazer e recreação para o cotidiano das populações locais.

Com o planejamento integrado da navegação fluvial para passageiros uma nova dimensão dos objetos técnicos - infra-estrutura urbana e portuária – pode ser potencializada, direcionada para as escalas locais e regionais e o uso público. De acordo com essa concepção Silva e Cocco (1999) acentuam que o porto passa a ser incluído na lógica de planejamento de um território, como instrumento de desenvolvimento local e pela relação de complementaridade de sua infra-estrutura com a cidade. Ainda nesse entendimento o porto encontra nas redes sociais urbanas os recursos empresariais e competências para otimizar seus serviços e gerar empregos e, por outro lado, a cidade recupera sua relação histórica e não apenas paisagística com esse objeto.

7. Considerações Finais

A navegação fluvial para passageiros e sua relação com o turismo consiste em um grande desafio para análise geográfica sob o âmbito do planejamento territorial. A pouca bibliografia existente verificada durante os seis primeiros meses da pesquisa têm implicado em certas dificuldades para compreensão do fenômeno. Ao mesmo tempo revela-se a oportunidade de inovação teórica e metodológica, já que alguns órgãos governamentais o consideram como estratégia nacional prioritária de desenvolvimento no país.

É chegado o momento de colocar em prática o potencial hídrico brasileiro para navegação turística, pois o período de globalização econômica vivenciado, a problemática ambiental que avança a níveis consideráveis, e o discurso ecológico propalado em vários meios de comunicação exigem alternativas mais condizentes com um modelo de transporte e turismo mais sustentável para nossa economia e sociedade.

Por meio do planejamento territorial entendido nessa pesquisa como um ramo para formulação de políticas públicas e do aporte teórico da geografia, em especial o território, um novo olhar torna-se possível sobre a navegação em águas interiores.

A sistematização desse fenômeno assumirá contornos mais significativos no primeiro semestre deste ano, pois o autor efetuará um trabalho programado de levantamento dos equipamentos específicos: embarcações, infra-estrutura hidroviária e centros urbanos. Posteriormente alguns mapas temáticos serão gerados para uma interpretação mais acurada da espacialização do sistema de objetos.

Com o desenvolvimento e amadurecimento da pesquisa espera-se: estabelecer uma cartografia da navegação fluvial turística; compreender e analisar criticamente a infra-estrutura existente e ações pertinentes ao fenômeno; apontar as dificuldades territoriais que

inviabilizam o transporte de passageiros; contribuir com as políticas públicas de desenvolvimento urbano e regional.

8. Referências Bibliográficas

- AMARAL, Ricardo Costa Neves do. *Uma análise do mercado de Cruzeiros Marítimos: Evolução, Expansão e Previsão no Brasil e no Mundo*. 2009. 150 f. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicação e Artes – Universidade de São Paulo, 2009
- BRASIL. Ministério dos Transportes. *Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário*. Brasília, DF, 2010. 38 p.
- BRASIL. Ministério do Turismo. *Turismo Náutico: orientações básicas*. Brasília: Ministério do Turismo, 2008. 44 p.
- BRASIL. Lei nº 9.433, de 8 de Janeiro de 1997. Dispõe sobre a Política Nacional de Recursos Hídricos. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 9 jan. 1997. 15 p.
- BRUNA, Gilda Collet. “Rede Urbana e Polarização. Estudo Básico para as Propostas de Planejamento do Espaço Regional”. In: BRUNA, Gilda Collet. (Org.). *Questões de Organização do Espaço Regional*. São Paulo: Nobel, 1983, p. 103-118
- CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 2006. 698 p.
- CORIOLOANO, Luzia Neide Menezes; MELLO E SILVA, Sylvio C. Bandeira. *Turismo e Geografia: Abordagens Críticas*. Fortaleza: Premius, 2005. 173 p.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES. *A Hidrovia do Rio Paraná*. Brasília, DF, 2010. 56 p.
- DIAS, Leila Christina Dias. “Redes: emergência e organização”. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (Org.). *Geografia: Conceitos e Temas*. 8ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2006, p. 141-162
- ESTANCIA TURÍSTICA DE BARRA BONITA. Disponível em: <http://www.estanciabarrabonita.com.br>. Acesso em: 15 Nov. 2010
- MENDONÇA, A.M.C. e TANIGUCHI, C. Proposta de uma Metodologia para Execução de Projetos de Navegação Turística Fluvial. *Copinaval*, Cuba, 2003. 8 p.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. Cidade, Planejamento e Qualidade Ambiental. In: TÂNGARI, Vera Regina (et al.). *Águas Urbanas: uma contribuição para a Regeneração Ambiental como campo disciplinar integrado*. Rio de Janeiro: PROARQ, 2007. pg. 93-97
- PORATH, Soraia L. e AFONSO, Sonia. “A Paisagem do rio Itajaí-Açu na cidade de Blumenau/SC”. In: COSTA, Lucia M. S. Antunes. (org.). *Rios e Paisagens Urbanas em Cidades Brasileiras*. Rio de Janeiro, Viana & Mosley, Editora PROURB, 2006, p. 163-176.
- SANTOS, Milton. O Território e o Saber Local: algumas categorias de análise. *Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro, ano XIII, n. 2, 1999, p. 15-26

SANTOS, Milton. *A Natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996. 392 p.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. *Cidades e Portos os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. 274 p.

SOUZA, Raul José de. *Cabotagem de Passageiros: Evolução dos Cruzeiros Marítimos no Brasil*. 1999. 205 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

WEBER, Max. A “objetividade” do conhecimento na ciência social e na ciência política-1904. In: *Metodologias das ciências sociais*. Parte 1. São Paulo: Cortez, 1992. p.107-154.

YAZIGI, Eduardo. *Saudades do Futuro: Por uma teoria do planejamento territorial do turismo*. São Paulo: Editora Plêiade, 2009. 573 p.

YAZIGI, Eduardo. *Deixe sua estrela brilhar: criatividade nas ciências humanas e no planejamento*. São Paulo: CNPQ/Plêiade, 2005. 158 p.

Notas

¹ Palestra “Transporte Hidroviário Regular e Turístico de passageiros”, proferida por Luiz Eduardo da Silva Alves – Gerente de Fiscalização da Navegação Interior – da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em março de 2007.

² Palestra “Turismo Náutico na Hidrovia Tietê-Paraná”, proferida por Marco Antonio Castello Branco - Representante da São Paulo Turismo - no 2º Fórum Nacional para o Desenvolvimento do Turismo Náutico Brasileiro, em outubro de 2010.

³ Palestra sobre Planejamento Regional e Desenvolvimento, proferida pelo Prof. Dr. Clelio Campolina Diniz no Ciclo de Seminários Técnicos Comemorativos dos 35 anos da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA), em novembro de 2010.