



DISTOPIAS DO LITORAL

Marina de Souza Sartore
Simone de Araújo Pereira
Organizadoras

COLEÇÃO
SOCIOLOGIAS
NECESSÁRIAS



Criação Editora

DISTOPIAS DO LITORAL

DISTOPIAS DO LITORAL

Organizadoras
Marina de Souza Sartore
Simone de Araújo Pereira

ISBN

978-65-88593-73-8

EXPEDIENTE:

Programa de Pós-Graduação em Sociologia - UFS
Coordenador Dr. Marcelo Alario Ennes

COLEÇÃO SOCIOLOGIAS NECESSÁRIAS

Coordenadores da Coleção

Dr. Frank Marcon

Dr. Marco Aurélio Dias de Souza

Dra. Vilma Soares de Lima Barbosa

Revisores

Danielle de Noronha

Taís C. S. de Figueiredo

EDITORA CRIAÇÃO
CONSELHO EDITORIAL

Ana Maria de Menezes
Christina Bielinski Ramalho
Fábio Alves dos Santos
Jorge Carvalho do Nascimento
José Afonso do Nascimento
José Eduardo Franco
José Rodorval Ramalho
Justino Alves Lima
Luiz Eduardo Oliveira
Martin Hadsell do Nascimento
Rita de Cácia Santos Souza



COLEÇÃO
SOCIOLOGIAS
NECESSÁRIAS


6

DISTOPIAS DO LITORAL

Marina de Souza Sartore
Simone de Araújo Pereira
ORGANIZADORAS



Criação Editora
Aracaju | 2021



Copyright 2021 by Marina de Souza Sartore e Simone de Araújo Pereira

Grafia atualizada segundo acordo ortográfico da Língua Portuguesa, em vigor no Brasil desde 2009.

Projeto gráfico
Adilma Menezes

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Tuxped Serviços Editoriais (São Paulo, SP)
Ficha catalográfica elaborada pelo bibliotecário Pedro Anízio Gomes - CRB-8 8846

S251d Sartore, Marina de Souza; Pereira, Simone de Araújo (orgs.).
Distopias do litoral / Organizadoras: Marina de Souza Sartore; Simone de Araújo Pereira. -- 1. ed. -- Aracaju, SE: Criação Editora, 2021.
222 p.; il. tabs.; quadros; fotografia.
(Coleção Sociologias Necessárias, v. 6).
Inclui bibliografia.
ISBN 978-65-88593-73-8

1. Sociologia. 2. Gestão - Litoral. 3. Políticas Públicas.
I. Título. II. Assunto. III. Organizadoras.

CDD 302.5:577.71
CDU 316.324:551.351

ÍNDICE PARA CATÁLOGO SISTEMÁTICO

1. Sociologia; Ecologia / Meio ambiente / Biodiversidade: Áreas litorâneas.
2. Ciência política: Litoral.

SARTORE, Marina de Souza; PEREIRA, Simone de Araújo (orgs.). **Distopias do litoral**. 1. ed. Aracaju, SE: Criação Editora, 2021. (Coleção Sociologias Necessárias, v. 6). E-Book (PDF). ISBN 978-65-88593-73-8.

Sumário

- 9 **Apresentação**
Marina de Souza Sartore
Simone de Araújo Pereira
- 15 **The beach “new normal”: moral controversies on the free and public versus private and paid uses of the beach during the covid-19 pandemic**
Marina de Souza Sartore
Cae Rodrigues
- 39 **O caso da Praia do Saco: ocupação em área de preservação permanente e o mito da natureza intocada**
Samira dos Santos Daud
- 65 **Quando a segurança entra em cena: arquitetura do medo nos condomínios horizontais em Aracaju/SE**
Catharina Nunes Cruz
Sarah Lúcia Alves França
- 91 **Os hoteleiros de Maceió e a ocupação do litoral (1950-2000)**
Antonio Daniel Alves Carvalho
Marina de Souza Sartore

- 115 **O processo de intervenção urbana da orla marítima de Aracaju**
Simone de Araújo Pereira
- 137 **De promessas a desmobilizações: o mito do progresso revelado em São José do Norte/RS**
Cristiane S. N. Costa
Marcio S. Rodrigues
- 165 **Da retomada da indústria naval com o pré-sal à derrocada de projetos de desenvolvimento no país: a instalação de um estaleiro na Bahia**
Juliana Rosa de Almeida
- 195 **A retomada da indústria de construção naval no Brasil: o papel das elites políticas nas trajetórias de desenvolvimento dos polos navais do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul (2003 a 2014)**
Lucas Muniz

APRESENTAÇÃO

 Marina de Souza Sartore

 Simone de Araújo Pereira

O III SEMINÁRIO NACIONAL DE SOCIOLOGIA DA UFS: “Distopias dos Extremos, Sociologias Necessárias” foi realizado de forma remota, entre os dias 08 e 16 de outubro de 2020. Como um dos resultados deste evento, o Programa de Pós-Graduação de Sociologia da Universidade Federal de Sergipe convidou os participantes das Mesas Redondas para organizarem E-books. O presente E-book é resultado da mesa redonda intitulada “Distopias da ocupação do litoral Aracajuano”.

A palavra “Utopia” é o título da obra do inglês Thomas More, publicada em 1516, que descreve uma ilha (Utopia) onde seus habitantes viveriam de maneira perfeita e ideal. O termo “utopia” designa, assim, um lugar ou uma situação de completa harmonia entre os indivíduos. Por outro lado, o termo “distopia” designa um lugar ou uma situação sob condições de vida precárias decorrentes da completa desarmonia entre os indivíduos.

Este par analítico, “utopia-distopia”, é rico para analisar os processos sociais de construção e funcionamento das sociedades, pois trata de compreender, de um lado, as pretensões que orientam as ações das pessoas e de grupos de pessoas em prol de uma sociedade ideal e, de outro, as decepções que decorrem da não concretização, ou dos extravios, destas pretensões. Cada sociedade desenha o seu



APRESENTAÇÃO

modelo de litoral utópico e ideal. Podemos apreender este modelo a partir da retratação do litoral na esfera cultural como filmes, novelas, livros, obras de arte, e também na esfera política, nas leis e políticas públicas que são voltadas para o litoral. Cada sociedade também tem os desvios que ocorrem em relação ao modelo utópico de litoral que desenham.

Por exemplo, o discurso do modelo ideal de litoral pode ser apreendido no vídeo de promoção do Projeto Orla, uma política pública do governo federal¹ voltada para a melhoria de gestão do litoral. No vídeo, a narradora inicia dizendo que o Brasil tem paisagens indescritíveis como “lindas praias, dunas, restingas, lagunas, mangues e falésias²” ao longo de mais de 8.500km de litoral. A narrativa continua dizendo que estes espaços, antes ocupados por vilarejos locais, agora são ocupados por cerca de 280 cidades e mais de 32 milhões de pessoas que geram empregos e dinamizam o desenvolvimento do litoral, mas, por outro lado, geram especulação imobiliária e poluem o meio-ambiente costeiro. A narrativa continua dizendo que o crescimento do turismo “trouxe uma realidade nova e ameaçadora” e que as praias, bem de uso comum do povo, “foram pouco a pouco sendo invadidas e privatizadas”. Estas são as distopias que estão acontecendo no litoral brasileiro decorrentes de uma “ocupação e urbanização desordenada”. Por isso, o vídeo promove o projeto Orla, com fins de “disciplinar o uso e a ocupação dos espaços e recursos da orla marítima”. A narrativa apresenta a versão do governo federal e de seus agentes públicos de como seria uma gestão ideal do litoral, baseada em uma gestão sustentável, na valorização das identidades locais, na manutenção das riquezas naturais, na solução de conflitos a partir do diálogo entre a população local e os governos municipal, estadual e federal.

¹ Vídeo “Projeto Orla” (2015) disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=uAT90WJ-tjo> Acesso em 28 de Abril de 2021.

² Todos os trechos entre aspas são citações diretas de frases narradas do vídeo “Projeto Orla”.

O projeto Orla é uma fonte de dados através da qual podemos tentar sistematizar e descrever os processos de construção de utopias e distopias do litoral. Outra forma, é pela realização de pesquisas acadêmicas, como as apresentadas nos capítulos deste E-book.

Este E-book reúne tanto pesquisadores que participaram do III Seminário Nacional de Sociologia da UFS quanto colegas convidados que expõem alguma dinâmica de “utopia e distopia” dos usos do litoral presente em suas pesquisas. Como resultado, publicamos esta obra, “Distopias do Litoral” que está organizada da seguinte maneira.

O primeiro capítulo, “*The beach “new normal”: moral controversies on the free and public versus private and paid uses of the beach during Covid-19 pandemic*” dos professores doutores Marina de Souza Sartore e Cae Rodrigues discute o acesso público e gratuito à praia durante este último ano (2020), ano de eclosão da pandemia causada pelo coronavírus. O par analítico “utopia-distopia” aparece em escala global pelas propostas de reabertura das praias, principalmente das praias urbanas e populosas que, para cumprir com as restrições epidemiológicas da pandemia do Covid-19, não podem abrir o acesso público e gratuito para todos ao mesmo tempo. A distopia ocorre quando a limitação do acesso à praia fere a utopia de praia pública e gratuita, gerando um novo normal digno de atenção da mídia e que suscita controvérsias morais que pautam a construção de uma agenda de pesquisa.

A utopia do uso público e gratuito da praia enquanto um espaço intocado e de natureza selvagem recebe a atenção da mestre e procuradora jurídica Samira Daud. No capítulo de sua autoria, “O caso da Praia do Saco: ocupação em Área de Preservação Permanente e o Mito da Natureza Intocada”, ela traz a discussão jurídica que gira em torno da controvérsia legal levantada pelo caso da ocupação imobiliária na Praia do Saco, em Sergipe. Se por um lado, o Ministério Público defende o direito de preservação das Áreas de Proteção Ambiental (e o direito das pessoas ao meio-ambiente preservado, livre e gratuito), por outro lado, há a ocupação urbana e imobiliária que refletem o direito à



moradia, garantido como direito fundamental pela nossa Constituição Federal. A busca pela devolução para a praia ao seu status ideal (utópico) de praia intocada e selvagem, ou seja, sem ocupação predatória, revela um cenário de distopia gerado pela ocupação imobiliária desordenada do litoral. Neste capítulo, Daud nos atualiza sobre as principais leis que vigoram sobre as Áreas de Proteção Ambiental e explicita os seus argumentos sobre a complexidade de solucionar a distopia da ocupação da Praia do Saco/SE dentro do âmbito jurídico.

Catharina Cruz (UFS) e a professora Dra. Sarah França (UFS) também exploram a questão da moradia no litoral. O capítulo “Quando a segurança entra em cena: arquitetura do medo nos condomínios horizontais de Aracaju/SE” traz uma rica descrição sobre a arquitetura do medo dos condomínios horizontais em Aracaju. As autoras confrontam o discurso das construtoras, a estrutura e arquitetura física construída e os discursos de moradores dos condomínios horizontais fechados para demonstrar que a vida de medo e insegurança (distopia), causada pelo aumento das taxas de violências e criminalidade em centros urbanos, é substituída pela vida ideal (utópica) de segurança, de harmonia cívica, de paz e de contato com a natureza e a praia dos condomínios localizados próximos ou mesmo defronte à orla marítima.

O privilégio por estar defronte à orla marítima também passa por transformações utópicas e distópicas. O capítulo do doutorando Antonio Daniel (PPGS) e da professora Dra. Marina de Souza Sartore (UFS) “Os hoteleiros de Maceió e a ocupação do litoral (1950-2000)” traz o perfil de hoteleiros que permite sistematizar a ocupação do litoral em Maceió em fases que representam concepções ideais (utopias) de ocupação hoteleira do litoral.

No capítulo da professora Dra. Simone de Araújo Pereira (UFS), intitulado “O processo de intervenção urbana da orla marítima de Aracaju”, o leitor encontrará uma apresentação do processo de transformação da paisagem da Orla Marítima de Aracaju, promovido pelo estado de Sergipe, que tinha como objetivo produzir um simulacro



da praia entendida como naturalmente desprovida de beleza. Ao sobrepor elementos naturais típicos da beira-mar, com intervenções físicas estruturais, o poder público buscou promover o espaço da Orla Marítima como sendo a própria praia. A construção do simulacro da praia de Atalaia significou a correção de uma distopia (praia de mar e areia escuros) para um ideal de praia (utopia) de mar azul e areia branca, o que permitiu a inserção de Aracaju no *trade* turístico nordestino do turismo de sol e mar e o consequente desenvolvimento econômico na cidade.

E por falar em desenvolvimento econômico, a contínua ocupação do litoral sempre apresenta distopias entre os interesses de desenvolvimento material utópicos da população local versus daqueles que, muitas vezes, vêm de fora. Neste E-book, retratamos os casos de instalação de estaleiros tanto no estado do Rio Grande do Sul como no estado da Bahia.

O capítulo escrito pela professora Dra. Cristiane Costa (FURG) e pelo professor Dr. Márcio Rodrigues (UFPel), “De promessas a desmobilizações: o mito do progresso revelado em São José do Norte/RS”, revela, a partir de entrevistas realizadas com a população local e visitas ao local, as distopias na vida da população local de São José do Norte/RS causadas pela não realização do mito do progresso prometido pelos proponentes da implantação do estaleiro na cidade.

A partir de entrevistas, participação em audiências públicas e visitas à Bahia de Todos os Santos, no capítulo “Da retomada da indústria naval com o pré-sal à derrocada de projetos de desenvolvimento no país: a instalação de um Estaleiro na Bahia”, a Dra. Juliana Rosa (UFBA) também revela a contínua frustração da população local com a dissonância entre os discursos de desenvolvimento econômico advindos dos grupos de investimento em estaleiros (discursos utópicos) e a realidade encontrada, que se cristaliza em uma vida de incertezas e de poucas reparações, tanto ambientais quanto sociais, dos estragos feitos pelos grandes empreendimentos na cidade (Distopia).



APRESENTAÇÃO

Por fim, o capítulo do doutorando Lucas Muniz (UFF) “A retomada da indústria de construção naval no Brasil: o papel das elites políticas nas trajetórias de desenvolvimento dos polos navais do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul (2003 a 2014)” traz um olhar distinto sobre a implantação dos estaleiros. Enquanto os capítulos de Costa e Rodrigues e de Rosa analisam dados de entrevistas e visitas de campo e apontam os agentes econômicos como centrais na criação de utopias pelo mito do progresso, Lucas analisa os discursos políticos das elites políticas cariocas e gaúchas e dá ênfase às bases sobre as quais eles se configuram diferentemente frente a ideia de progresso ideal (utópico) pela instalação de estaleiros em seus respectivos polos navais.

Desejamos ao leitor e à leitora uma boa leitura. Estamos na torcida para que este E-book traga, não apenas aprendizado sobre as distopias do litoral, mas também curiosidade em saber mais sobre uma área tão peculiar como o litoral, localizada na fronteira não apenas entre a imensidão azul do mar e o marrom da terra firme, mas também entre os sonhos por uma vida coletiva utópica no litoral e o pesadelo de suas distopias.



THE BEACH “NEW NORMAL”: MORAL CONTROVERSIES ON THE FREE AND PUBLIC VERSUS PRIVATE AND PAID USES OF THE BEACH DURING THE COVID-19 PANDEMIC

 Marina de Souza Sartore¹

 Cae Rodrigues²

I STARTED WRITING THIS BOOK chapter in January 2021, nearly one year since The World Health Organization (WHO) declared the coronavirus outbreak a public health emergency of international concern (Who, 2020). Citizens around the world were asked to self-isolate at home, and to follow specific rules for being outdoors. For example, on March 2020, the governor of São Paulo, the most populated Brazilian state (IBGE, 2020), announced that people should limit their

¹ Graduada em Ciências Sociais (UFSCar), mestre em Engenharia de Produção (UFSCar), e doutora em ciências sociais (UFSCar) com passagem de doutorado Sanduíche pela EHES, França. Realizou pós-doutorado no RMIT, Melbourne e na USC, Sunshine Coast. É professora associada II na Universidade Federal de Sergipe e pesquisadora na área de Sociologia Econômica, com atual ênfase na Sociologia Econômica do Litoral. marinass@academico.ufs.br

² Professor adjunto na Faculdade de Educação Física da Universidade Federal de Sergipe. Professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente - PRODEMA. Licenciado em Educação Física (UFSCar), mestre em Educação (UFSCar), doutor em Educação (USFCar) com Sanduíche em Monash University, Austrália. Pós-doutorado na La Trobe University (Victoria, Austrália - 2018). Pós-doutorado na University of Sunshine Coast (Queensland, Austrália - 2019). Editor de Edições Especiais do The Journal of Environmental Education. caerodrigues@academico.ufs.br



outdoor movement to grocery shopping, emergency health issues, and ‘essential activities’ (Decreto 64.881, 2020). In the Brazilian touristic coastal town of Aracaju (where I live), located in the Northeast (iconic region in the country for its sun and sand tourism), the restrictive policies included the closing of public spaces, such as beaches (Decreto 40.570, 2020). Several Brazilian coastal towns closed their beaches based on the epidemiological justification that beaches are places where people overcrowd and, as warned by the World Health Organization (Who, 2021), overcrowded places facilitate virus transmission.

Beach closures are not rare. In fact, in recent years beachgoers have been facing several situations where, for different reasons, beaches are closed. The reason beach closures always catch my attention is twofold.

First, beaches are generally considered places where people can come and go as they wish. This idea can be traced as far back as to the Justinian Civil Laws, which state that “by the law of nature these things are common to mankind – the air, running water, **the sea, and consequently the shores of the sea**” (The Institutes of Justinian, 535, author’s highlight). Over time, the concept of beach access³ as something that is (or should be) public and free has become common sense for most citizens around the world. We could go as far as saying that free beach access is now taken for granted, as something unquestioned by most. In Brazil, where the beach has become an important part of the national identity, this was no different. The right to freely access the beach is also guaranteed by law in Brazil, securing that beaches are “of common use, always assuring free and unrestricted access to them” (Brasil, 1988).

Second, as beaches are generally considered public and free places (morally, and by law), their closure always raises controversies that reveal disputes of morality. I’ll come back to this in the next section.

³ By “beach access” I’m referring to the Free and Public versus the Paid and Private accesses to the beach. As an economic sociologist, I use these two binomials to address classic topics in the social sciences, such as social inequality and social stratification. More of this perspective can be found in Sartore, 2019.



Beaches can be closed based on environmental reasons. This is the case of the famous Maya Bay beach, in Thailand (Ellis-Petersen, 2018), and the case of Boracay, in the Philippines (France-Presse, 2018). Both were closed in 2018 to protect their biodiversity against the negative impacts of overtourism. In 2019, in the Italian beach of Pelosa, entrance fees were implemented and the number of visitors became limited in order to preserve the natural environment for the next generations (Giuffrida, 2019).

Beaches can also be closed for exclusive use, be it by a group, or even an individual. The appropriation of beaches by surfers in Haiti, Hawaii and Brazil (Guibert, 2019) are examples of how a group can reserve the right of use to a beach. Other examples include wealthy homeowners with beachfront properties in California, who have been using security guards to keep people away (O'Hara, 2015); and a luxury gated community in Paraty, Rio de Janeiro, Brazil, where the passage between two beaches was blocked, before a legal action ordered the open access of the beaches to the public (UOL Notícias, 2018). One good example of how even an individual can claim the exclusive use of the beach involves Australian billionaire Lindsay Fox, who was involved in a legal action, in 2014, ordering him to open up the blocked beach access in front of his coastal property (Thom, 2014).

Additionally, beaches can be closed when access is restricted by money exchange. This is the case of the beach badges, or paid tickets, that guarantee beach access during high seasons in Bay Head, New Jersey (Parry, 2018; Larsen, 2019). There are also the cases of beach clubs built on the sand that offer paid services, restricting the free occupation of the sand where they stand. The restrictions to beach access linked to beach clubs have recently been discussed, for example, in the case of Pampelonne, France (Bruno; Salle, 2017) and in the case of Southern beaches of Aracaju, Brazil (Sartore et al, 2019).

Finally, beaches can be closed based on sanitary reasons, as to prevent the transmission of Covid-19. The world has already coped



with the Covid-19 pandemic during two summers, one from May to August, 2020, in the Northern Hemisphere, and another, from October to February, 2020, in the Southern Hemisphere. During the summer both the public and the entrepreneurs from touristic coastal towns were more emphatic in asking the public authorities to reopen beaches. The strategies for reopening the beaches got attention from the media, highlighting moral controversies that are worth of sociological investigation.

We are all urging for the cure of Covid-19. But medical investigations and actions towards cures take time. We are all wondering how changes brought on by Covid-19 will affect societies. But sociological investigations also take time. In the next section, I'll explain why the topic of beach access during the pandemic is worth of sociological investigation. I'll later highlight newspaper stories from around the world that serve as evidence of a possible “new normal” that is relevant and important to better understanding the dynamics of beach access in global contexts. Finally, I'll present my final remarks.

The world has now gone through over one year of the Covid-19 pandemic and the ways we've dealt with this odd and unusual collective experience are evidences that, even if far from being conclusive (it looks like we still have quite a long way to go), are instrumental to grounding research agendas on a great diversity of topics. In this book chapter, I'll focus on my main research interest, which is the moral overlaps between nature and commerce on the coast.

Why Sociology?

As a sociologist who studies the opposition between “public and free” versus “paid and private” uses of the beach, I grew curious about what researchers were saying in relation to Covid-19 and beaches. My research begun with an overview of what was available on the Web of Science platform as peer review journal articles during the first year of



the pandemic. This research was done in March, 2021, using “Beaches Covid-19” as keywords.

A total of 16 articles fit the timeframe and keywords of the search. The issue of marine water pollution was the most commonly approached, being the topic of 06 articles. Other topics included impacts on marine life, impacts on hotel management strategies, the risk of contamination of coastal communities, the development of mental health disorders resulting from the lack of access to green areas such as beaches, the changes in the way of traveling, and the perceptions of the beach during the Pandemic. Beach access was the central topic of one article, written by a geographer (Grofelnik, 2020) who calculated the carrying capacity of Croatian beaches to conclude that, during high season and outside the period of the pandemic, Croatian beaches with the best infrastructure were already close to the upper load limits. This already critical situation might worsen during the Pandemic, when epidemiological restrictions, such as social distancing, have to be implemented (Grofelnik, 2020). From the numbers presented in Grofelnik’s research, it’s pretty safe to say that, if Croatian beaches receive the same number of visitors during the next high season, when restrictions due to Covid-19 should be implemented, some visitors won’t be able to access the beach, and the “public and free” use of the beach will be at stake.

The same research methodology was used to search for articles on Google Scholar and Scielo digital platforms. The results show a lack of sociological analysis on the topic of beach access during the Covid-19 pandemic. Only a handful of sociologists have been investigating the beach as a social collective phenomenon (Bidet; Devienne, 2017). In the next section, I’ll explore one possible way that Sociology can contribute to the issues and discussions involving the Covid-19 pandemic and the beach.



The “new normal” of the beach

I always say to my students that Sociology is the science that theorizes what is seen as normal in people’s daily life. What people generally take for granted, sociologists should not. For example, for Brazilian beachgoers, it’s **normal** to have a meal on the beach. I see this as a social phenomenon that can be categorized in three main ways Brazilians will have a meal on the beach: (1) by doing a free and public picnic, or a *farofada*⁴; (2) by buying from independent vendors who sell food and drinks on the beach; or (3) by consuming from beach kiosks, or bars, or clubs, paying for meals that are served on a table (Sartore, 2019).

The Covid-19 pandemic has hit Brazil hard ever since it started back in March, 2020. But when summer time approached, beachgoers were allowed to return to beaches, even if not in a similar fashion as usual. Beaches were opened under “new normal” conditions. For example, in the most popular beaches in Rio de Janeiro, the “new normal” allowed only swimming in the sea and the practice of individual sports (Barreto; Borges, 2020). Beachgoers were neither allowed to drink alcoholic beverages, nor to stay on the sand (Filho; Martinez, 2020), two common activities in times of “normality”. The rules of the “new normal” altered the beach **doxa** (Bourdieu, 2001 [1997]). Doxa “is a set of fundamental beliefs that do not even need to assert themselves in the form of an explicit and self-conscious dogma” (Bourdieu, 2001, p.25). In other words, the “new normal” rules of the beach altered the incorporated understanding on how to behave on the beach.

It is hard (in reality, I think it is impossible) to forecast whether the beach “new normal” will actually change beach cultures. But the very

⁴ *Farofada* is the term used to define a typically shared meal by a group of people on the beach. The term comes from a specific dish, the Farofa (corn or cassava flour mixed with herbs, legumes, meat and vegetables), a typical side to roasted chicken, both which are traditionally associated with these shared meals on the beach. The term is commonly used negatively, referring to a messy picnic with cheap food, alluding to something poor, or done by poor people.

existence of this new social reality called beach “new normal” took me back to Émile Durkheim’s sociological theories on the mechanisms of constitution and reconstitution of what is normal in a given society. Durkheim (1898) argued that the constitution of any society starts with the interactions among individuals. These interactions generate collective representations, or ways of thinking, acting and feeling in a given society. When collective representations are shared, they become collective beliefs that represent the moralities of a given society. Collective beliefs are enforced through social sanctions that take the form of laws or moral judgments. For Durkheim (1968 [1912]), morality is equal to what is normal in a society, as it is shared by most people from that given society. For example, social interactions lead to beach collective representations. When they are shared, they become beach collective beliefs saturated with morality, or, in other words, saturated with what is considered to be normal and, by opposition, pathological as a beach collective behaviour. Beach normality is reinforced both by law and moral judgments. As a sociologist, I can’t avoid thinking about the beach “new normal” without thinking about what beach “new moralities” might flourish during the Covid-19 pandemic.

When moralities are solid, they are taken for granted. However, the beach “new moralities” that emerged from Covid-19 restriction policies have not yet been consolidated. On the contrary, the media have been showing that, during the two Covid-19 summers (one in each hemisphere), groups having asymmetric power relations, such as beachgoers, governments and coastal city entrepreneurs, have tried to reconstruct the ways to go to the beach. When the construction of the beach “new normal” is at stake, moral controversies become more explicit to the sociological eye.

Within sociology, there are a number of ways the “new normal” could be analysed, having different sociological theories as analytical framework. For example, from the perspective of Pragmatic Sociology (Boltanski, 2011), we can only understand the forms of domination (in this case, the dominant beach morality) when it is contested in public.



Contestation encourages people to formulate justifications to change, or re-establish normality.

The media debate about the new rules to reopen the beaches and the reactions to these rules (who reacted? What were the justifications for different views?) constitute moments of contestation of beach moralities. Which moralities? One of them is the “public and free” versus the “private and paid” access to beaches. Specially in overcrowded beaches, these binomials (“public and free” versus “private and paid”) are always at stake.

However, I believe that the set of Covid-19 beach restriction policies that are producing the beach “new normal” is the basis of a rich case study that throws some light on the question about who has the right, and the conditions to actually have access to the beach when access cannot be guaranteed to all. One simple answer could be: “Easy! Those who can pay”, or “Money can solve this problem”. Why are these answers just not enough? Because we’re dealing with a counterintuitive situation: How to restrict beach access, if beaches are public and free places where people can come and go as they wish?

The growing commercialization of nature doesn’t rely solely on the popular economic law of supply and demand. It is, by and large, the result of moral disputes about the possibility of the commercialization of nature. The widespread acceptance of the “private and paid” use of the beach is highly connected to the gradual incorporation of a shared belief that considers as **normal** the overlapping between the “free and public” aspects of nature (in this case, the beach) to the “private and paid” aspects of commerce (in this case, money transactions leading to social stratifications processes).

The assumption that markets (commerce) are moral entities is shared among researchers in the field of Economic Sociology (including me!). Economic sociologists use sociological theories to explain the creation and the functioning of markets (Smelser; Swedberg, 2005). They differ from economists as they consider social relations (Garcia-Parpet, 2003 [1986]), power relations (Fligstein, 2001), shared beliefs



(Zelizer, 1978), and moralities (Fourcade; Healy, 2016; 2011; Steiner, 2015) not as marginal, but as central aspects to explain markets.

Coming back to the title of this section: Why sociology? Sociology is the science that studies the creation and transformation of what is seen as “normal” in societies. Ward (2020), a social scientist specialized in Medical Sociology, argued that Sociology has much to contribute to the understanding of the consequences of the pandemic on ordinary matters, such as the way we build trust and deal with risk perception in society. I agree with him, and I also argue that the Durkheimian Sociology, the Pragmatic Sociology and the Economic Sociology are analytical tools that economic sociologists have to explain daily counterintuitive situations, such as closing and reopening public and free beaches under restriction policies.

The next section outlines some cases of Covid-19 beach restrictions and beaches reopening” that got media attention, and that implicitly bring the debate about the “public and free” versus the “private and paid” uses of the beach.

The creation of beach access devices and the right to party on the beach: “public and free” versus “private and paid” matters during Covid-19

During the first semester of 2020, it was hard to imagine how Covid-19 would change our social life. A few months after the beginning of the pandemic in Brazil I activated my Google Alerts⁵ to keep me posted on the news about “Beach Covid-19” (that was actually the keyword I used for the news alert). After almost one year receiving news articles about beach and Covid-19 from around the world, I categorized the

⁵ “Google Alerts” is a tool from Google that can be used to gather news about a selected topic. The way I programmed it was to send me stories on Beach and Covid-19 on a weekly basis. I filed a total of 47 stories and deleted those that were not related to the public and free versus the private and paid uses of the beach.

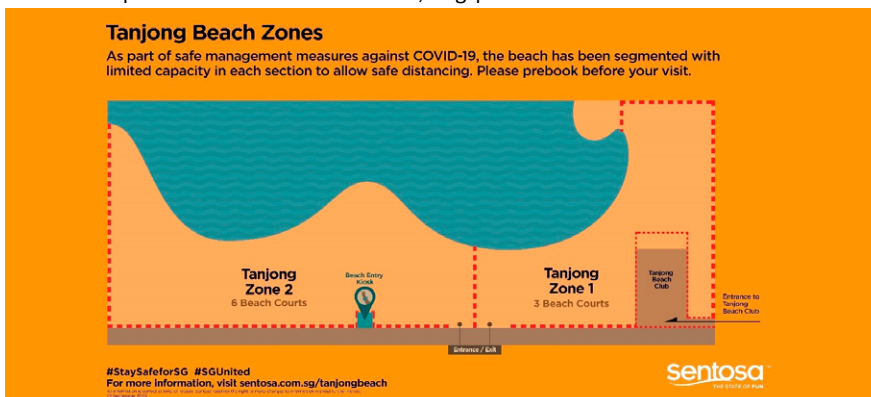


articles and divided them into two groups, or sets. The first set groups together news articles about the created devices to reopen beaches, or to guarantee beach access. The second set groups together news articles related to the “right to party” at the beach.

Beach reopening devices

Among the proposed devices for reopening beaches and guaranteeing access was the creation of “time beach sectors” that could be occupied by order of arrival, by age group, or by previous booking through online applications. For example, in some Italian beaches (Frost, 2020; Parinello et al, 2020; Dominioni, 2020) and in Sentosa beach, in Singapore (CNA, 2020), beachgoers had to make an online reservation to stay on a beach sector during either the morning or the afternoon. In Spain (IQ Latino, 2020) some beaches were divided into sectors that could be occupied by a same age group during specific time slots. Other Spanish beaches created beach spots on a “first come, first served” basis (Goodman, 2020). Picture 01 shows an example of the creation of beach zones in Sentosa beach., Singapore. Picture 02 shows an example of the creation of beach spots in Sanxexo, Spain.

Picture 1: Map of beach zones in Sentosa beach, Singapore.



Source: Reproduced from CNA (2020).



Picture 2: Graphic representation of beach spots in Sanxexo, Spain, during the Covid-19 pandemic.



Source: Reproduced from Goodman, 2020.

The mayor of Rio de Janeiro, Brazil, announced plans to organize the access to the most popular and crowded beaches of the city, Ipanema and Copacabana, by requiring pre-bookings for beach spots via online applications (AFP, 2020). However, the idea was received with public criticism (Lucena, 2020). Memes (Picture 03) joking about how the digital and social inequalities in Rio would be instrumental to further limit the beach access in case of the need for previous online bookings became viral.

Another device to control beach access is the use of the police to close the beach when it reaches full capacity. For example, in the Australian commonly crowded Bondi Beach, in Sydney, “beach ambassadors” would prevent people from entering when beach capacity reached 6.000 people (Visontay, 2020). Also, groups of more than twenty people wouldn’t be allowed, and drones would fly over the coast to ensure social distancing was being practiced (Chang, 2020). In the state of Victoria, Australia, conflicts between the police and beachgoers who were not following the restrictions to beach access



THE BEACH “NEW NORMAL”

became more common as the summer approached, especially during the hot days of the first weekend of October, 2020 (Down et al, 2020). One of the restrictions was the Melbournian 5-kilometre rule that became quite controversial, as it stated that people couldn't travel more than 5 kilometres in any direction from their primary house, except for work, health issues, and other activities that were considered essential (Kinsella, 2020). This rule was another device which controlled beach access, as only those who lived within 5 kilometres from the beach could have access to it.

Picture 03: Meme about the plan to organize the beach access in Rio de Janeiro by requiring pre-bookings via online applications.



Source: <https://diariodorio.com/11-memes-engracados-sobre-o-app-das-praias/> Accessed on April 19, 2021.

Translation of the text: “Great to avoid overcrowding”.

When summer arrived, each country adopted a set of devices to reopen their beaches in accordance with Covid-19 epidemiological restriction rules, and based on their cultural understanding about which devices could work and which could not. For the sociological eye, these devices are a good starting point for analysing the accepted moralities to guarantee beach access and orient beachgoer's behaviour when the (taken for granted) value of "free and unrestricted access" is at stake.

Who has the right to party during the Covid-19 pandemic?

The second set of news articles from the corpus of the research is related to the question about who has the right to party during the Covid-19 pandemic.

Brazilians love to party (listening to some music, eating and drinking) with their feet right on the beach sand. In a previous publication (Sartore, 2019), I argue that picnics are "public and free" parties on the beach, while beach kiosks are "private and paid" parties on the beach. In Aracaju (G1, 2020), beach kiosks were closed during some phases of the Covid-19 pandemic. In Rio de Janeiro, independent vendors were allowed to circulate, but were not able to sustain their business, since there was a rule preventing people to stay on the sand and to drink alcoholic beverages (Barreira, 2020). The idea of a beach party in Brazil is not complete without the music, food, drinks and the possibility to stay on the sand during the whole day. The selling of food and drinks, especially beer, is part of the Brazilian commercialized beach identity (Sartore; Coffey, 2019). Thus, I was not surprised to read many stories about beachgoers, independent vendors, and beach kiosks just ignoring the closing decreets, especially when summer, weekends and holidays approached (Pictures 04 and 05).



THE BEACH “NEW NORMAL”

Picture 4. Beachgoers ignoring restrictions to beach access during the Covid-19 pandemic.



Source: G1 Santos, 2020. Picture by Aleksander Ferraz / A Tribuna Jornal.

Picture 5. Beachgoers ignoring restrictions to beach access during the Covid-19 pandemic.



Source: G1 Santos, 2020. Picture from Leandro Ordenez / Personal Files.

The more commercialized the beach is, the more the “private and paid” party predominates, leading to more people depending on the beach as their main source of income. On a typical weekend, not during the pandemic, the number of groups of people having free barbecues



along the 15 kilometres of Aracaju's Southern Coast can probably be counted on the fingers of one hand. Beachgoers mainly go to beach kiosks, or buy food and drinks from independent vendors. The free and public party seems to fade as the presence of commerce on the beach gradually becomes something "normal" and rarely contested. From time to time, I read about local protests in Brazil for the right to the "free and public" uses of the beach, such as the case of a vulnerable population in Rio de Janeiro, which protested for the right to make *farofada* (see footnote 02) when the mayor cancelled a bus line that connected their neighbourhood to the beach (CMI Brasil, 2015). Another example is the case of a local population in Santa Catarina that protested for the right to make *farofada* after a local woman and a beach bar owner had an argument about the uses of the beach (Alves, 2016). On the other hand, in Australia, the proposal to install a European-style pop-up Beach Club on the sand of Bondi Beach caused a moral controversy of **national concern** (Foster, 2020).

This raises the moral debate about what kind of "beach party" we want for us, and for our future generations. Why did beachgoers go to the beach during the pandemic, disrespecting government restrictions? To enforce the right to a free party, and enjoy summer? Or to go to a beach club, and enjoy summer? A research on the reasons why beachgoers and beach entrepreneurs crowded beaches and did not follow the appointed restrictions is relevant and important to the understanding about the directions to which the pendulum will fall, either for the "public and free" or the "private and paid" party. As the examples in this research show, this is a matter of international concern.

New Year's Eve on the beach is one of the biggest public and free parties in Brazil, as well as in many other countries. However, many of the 2020 New Year's Eve public and free concerts and firework shows on the beach were cancelled for epidemiological reasons. In Brazil, people were asked to stay home and celebrate New Year's Eve in small groups so the country would be able to fight against the Covid-19 pandemic.



Neymar Júnior, a famous contemporary Brazilian soccer player, wanted to throw a party for 500 of his friends and family members during a five-day “Neymarpalooza” in December, 2020 (Phillips, 2020; see also Morgan, 2020). The party would be held in his mansion, in the coastal city of Mangaratiba (Rio de Janeiro, Brazil), a small town in an area full of luxury beach resorts. He was severely criticized, “[...] accused of dancing on the graves of coronavirus victims with celebrity blowout” (Phillips, 2020). It is quite normal for Brazilian celebrities to choose the beachfront to spend the New Year’s Eve celebration, and under “normal” conditions, celebrations hosted by celebrities in luxury beachfront houses do not cause outrage. However, as Covid-19 shakes the inertia of life, the private party highlights the social stratification processes of beach access: After all, those that only had public and free access to the beach could not celebrate the New Year’s Eve on the beach, making this a privilege of those who could afford private parties. The case of Neymar led to a legal prosecution which made him cancel the party (Couzens; Cole, 2020). This was, of course, not an isolated case. On another example that made the news, the beachfront luxury hotel Padenghe sul Garda, in Italy, held a controversial clandestine New Year’s Eve party that caused outrage in the Italian population (Redazione Online, 2021). The outrage caused by these two cases⁶ is a moral thermometer of how and on what basis people can react when the principle of the public and free access to the beach is hurt in the name of commerce and elitist privilege.

Final Remarks

In Brazil, 26.6% of the population lives on the coast (IBGE, 2011). According to the United Nations (2017), around 10% of the world’s

⁶ <https://brazilian.report/liveblog/coronavirus/2021/01/04/social-media-exposes-illegal-new-years-parties-around-brazil/>



population live in coastal areas, and nearly 40% live within 100 kilometres from the coast. With the growing concern of beaches being affected (to the point of disappearance of some) by sea rising levels (Chow, 2020) and the growing interest in sea, sun and sand tourism, the already alarming scenario of overcrowded beaches, such as those in Santorini, Greece (Bateman, 2020), could become the new dominant scenario, or, the “new normal”.

The world already has coastal places that can only be accessed by a few fortunate and privileged, such as private islands and beachfront boutique resorts with astronomical daily rates. It’s hard to know how the pandemic affected the life of those who have the time and means to a tourism of isolation in paradisiacal beaches, since data about that is hardly available as public information. But we can imagine that those who could access marvellous costal places during the pandemic, surely did. For example, in Florianópolis, Santa Catarina (South of Brazil), the police broke up a boat party in the middle of the ocean promoting crowds where few could see (Borges, 2021). Those that did not have a boat could rent them for a high rate. It seems Giorgio Rosa’s dreamed “Rose Island”, where those wanting a rule-free party in the middle of the ocean could go to, is up and around.

Managers of public beaches have a great challenge to solve: how to guarantee beach access to all, when not everybody can access it at the same time? Which devices should be implemented, meaning, which will be more morally accepted than others? Which kind of Dystopia will less affect the Utopian image of the beach as a free and public space?

Although it’s hard to foresee if what has been tested during the Covid-19 pandemic as restrictive policies for beach access will be incorporated as new devices for the control of beach access after the pandemic, it’s right to say that the pandemic is a disruption when new possibilities of beach access are coming to light. What happened in terms of beach access during the last year, during the pandemic, is the closest we could have to a global lab experiment where new



possible ways to enjoy the beach could be practically and morally tested. Investigating this experiment further is certainly worth it, and Durkheimian, Pragmatic, and Economic Sociologies have much to contribute, as analytical tools, to better understanding the topic of beach access during the pandemic. As a sociologist, this drives me professionally. As a mother, this drives me personally, as I wonder, and worry, about what kind of access my 16-month daughter will have to the beach, and more widely, to nature in the coming years.

References

AFP. **Rio to make beachgoers reserve space via app**. August 10, 2020. Available at: <https://www.france24.com/en/20200810-rio-to-make-beachgoers-reserve-space-via-app> Accessed on April 19, 2021.

Alves, M. Música, galera animada e comilança na areia. **Diarinho**. November 26, 2016.

Barreira, G. Ambulantes enfrentam dificuldades e não têm lucro em praias do Rio, que permite venda, mas proíbe banhista na areia. **G1**. August 08, 2020. Available at: < Ambulantes enfrentam dificuldades e não têm lucro em praias do Rio, que permite venda, mas proíbe banhista na areia | Rio de Janeiro | G1 (globo.com)> Accessed on April 21, 2021.

Barreto, Herculano Filho; Borges, Ricardo. Qual o novo normal nas praias do Rio? **Portal Uol Notícias**. September 06, 2020. Available at: < <https://noticias.uol.com.br/reportagens-especiais/praias-cariocas-pos-quarentena.htm>> Accessed on March 17, 2021.

Bateman, J. Coronavirus: Island isolation over as Greece lets tourists back. **BBC NEWS**. June 14, 2020. Available at: < <https://www.bbc.com/news/world-europe-53006794>> Accessed on April 22, 2021.

Bidet, J.; Devienne, E. Plages, territoires contestés. **Actes de la Recherche en Sciences Sociales**, n. 218, 2017.

Boltanski, Luc. **On Critique – A sociology of Emancipation**. Polity Press, 2011.

Borges, C. Festa com lanchas em SC: polícia monitorou grupo por uma semana e usou drone na operação. **G1**. April 19, 2021. Available at: < <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2021/04/19/lanchas-alugadas-e-divulgacao-na-internet-como-festa-clandestina-no-deck-flutuante-ocorreu-em-sc.ghtml>> Accessed on April 22, 2021.



Bourdieu, P. **Meditações Pascalianas**. Trad. Sérgio Miceli. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2001 [1ª ed. 1997].

Brasil, Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal. Centro Gráfico, 1988.

Bruno, Isabelle, Salle, Grégory. État, ne touche pas à Mon Matelas! Conflits d'usage et luttes d'appropriation sur la plage de Pampelonne. **Ars**, 03 (218), 2017, p. 2-45.

Chang, C. Coronavirus: What Australia's Covid-normal summer will look like. **News.com.au** October 1, 2020. Available at: < <https://www.news.com.au/national/australias-covidnormal-summer-will-look-very-different/news-story/8ae6593d688da7ae98a3d491bb9f7695> > Accessed on April 19, 2021.

Chow, D. Disappearing beaches : climate change could wipe out half of the world's sandy shoreline. **NBC news**. March, 2020. Available at : <<https://www.nbcnews.com/science/environment/disappearing-beaches-climate-change-could-wipe-out-half-world-s-n1150841>> Accessed on Nov. 23, 2020.

CMI Brasil. CMI Brasil. Rio de Janeiro- RJ: Farofaço 0.2: Nós vamos invadir a nossa praia. **CMI Brasil**. October 04, 2015.

CNA. Covid-19: Sentosa beachgoers required to make reservations during peak periods from Oct 17. **CNA**. September 23, 2020. Available at: < <https://www.channelnewsasia.com/news/singapore/covid-19-sentosa-beach-pre-book-entry-reservation-13136852> > Accessed on April 19, 2021.

Couzens, G; Cole, W. Neymar's Eve party is CANCELLED: Brazilian football star has pulled the plug on his week-long Rio compound bash with a 500-person guest list after prosecutors launched an investigation into its pandemic safety measures. **Dailymail.co** December 31, 2020. Available at:< <https://www.dailymail.co.uk/news/article-9102081/Neymars-Eve-party-CANCELLED.html> > Accessed on April 21, 2021.

Decreto 64.881. 2020 Available at <<https://www.saopaulo.sp.gov.br/wp-content/uploads/2020/03/decreto-quarentena.pdf>> Accessed on January 22, 2021.

Decreto 40.570. 2020. Available at <https://todoscontraocorona.net.br/wp-content/uploads/2020/04/Decreto-Espac_os-Publicos.pdf.pdf> Accessed on January 22, 2021.

Dominioni, I. Social Distancing and Booking Apps: what to expect on Italian Beaches this summer. **Forbes**. 10 de julho de 2020. Disponível em < <https://www.forbes.com/sites/irenedominioni/2020/07/10/social-distancing-and-booking-apps-what-to-expect-on-italian-beaches-this-summer/?sh=7d13abf521a5> > Acesso em 23 de Março de 2021.



Down, R; Garlick, S; Squires, M. Violent scuffle at St. Kilda, council threatens to close beaches as eight new cases and three deaths are recorded. **Herald Sun**. October 03, 2020.

Durkheim, E. Répresentations individuelles et représentations collectives. **Révue de métaphysique et de morale**, v. 6, 1898.

Durkheim, E. **Les formes élémentaires de la vie religieuse**. Le Système Totémique en Australie. Livre III. Paris. Les presses universitaires de France, 1968 [1912].

Ellis-Petersen, H. Thailand Bay made famous by The Beach closed indefinitely. **The guardian**. October 03, 2018. Available at <<https://www.theguardian.com/world/2018/oct/03/thailand-bay-made-famous-by-the-beach-closed-indefinitely>> Accessed on March 23, 2021.

Filho, H. B; Martinez, R. Praia de SP e do RJ têm movimentação intensa e irregularidades no feriado. **UOL Notícias**. September 05, 2020. Available at <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2020/09/05/praias-de-sp-e-do-rj-tem-movimentacao-intensa-e-irregularidades-no-feriado.htm#:~:text=O%20que%20pode%20e%20o%20que%20C3%A9%20proibido%20nas%20praias%20do%20Rio&text=Est%C3%A3o%20proibidas%20a%20comercializa%C3%A7%C3%A3o%20de,pr%C3%A1ticas%20esportivas%20individuais%20no%20mar>. Accessed on April 14, 2021.

Fligstein, N. **The architecture of markets: an economic sociology of 21st century capitalist societies**. Princeton: Princeton University Press, 2001.

Foster, Ally. Plan to introduce paid beach club on section of Bondi Beach. **News.com.au**. 2020. Available at <<https://www.news.com.au/travel/australian-holidays/nsw-act/plan-to-introduce-paid-beach-club-on-section-of-bondi-beach/news-story/e807c00eec7d3a25d93d43650c1eb76c>> Accessed on April 14, 2021.

Fourcade, Marion. Cents and Sensibility: Economic Valuation and the Nature of "Nature". **AJS**, v. 16, n 6, maio 2011, p. 1721-1777.

Fourcade, M; Healy, Kieran. Seeing like a market. **Socio-Economic Review**, 2016.

France-Presse. Philippines send in riot police to lock down 'cesspool' Boracay. **The guardian**. April 17, 2018. Available at < <https://www.theguardian.com/world/2018/apr/17/philippines-sends-riot-police-to-lock-down-cesspool-boracay>> Accessed on March 23, 2021.

Frost, Rosie. Italy's pristine beaches to see tourists return with electronic tagging system. **Euronews.travel**. May 16, 2020. Available at: <<https://www.euronews.com/travel/2020/05/16/italy-s-pristine-beaches-to-see-tourists-return-with-electronic-tagging-system>> Accessed on April 19, 2021.



G1. Bares e Restaurantes das praias da Aracaju são fiscalizados. July 11, 2020.

Garcia- Parpet, Marie France. A construção social de um mercado perfeito: o caso de Fontaine-en-Sologne. **Estudos Sociedade e Agricultura**. 20 de abril de 2003 [1986], p. 5-44. <http://r1.ufrrj.br/esa/V2/ojs/index.php/esa/article/view/229/225>

Goodman, Al. You might need a reservation for the beach this summer. **CNN TRAVEL**. May 9, 2020. Available at: <https://edition.cnn.com/travel/article/spanish-beach-reservations/index.html>

Giuffrida, A. 'Heavenly' Italian beach to charge entry fee to cut overcrowding. **The guardian**. November 12, 2019. Available at < <https://www.theguardian.com/world/2019/nov/12/heavenly-italian-beach-to-start-charging-entry-fee-to-cut-overcrowding-la-pelosa>> Accessed on March 23, 2021.

Grofelnik, H. Assessment of acceptable tourism beach carrying capacity in both normal and Covid-19 pandemic conditions. **HRVATSKI GEOGRAFSKI GLASNIK** v. 82, n.2, 2020, p. 131-152.

Guibert, C. Control over spaces (Heritage, privatization and monopolization): the case of surf waves. **Tomó**, n. 34, Jan-Jul, 2019, p. 7-36.

IBGE, 2011. **Atlas geográfico das Zonas Costeiras e Oceânicas**. IBGE, Rio de Janeiro, 2011.

IBGE, 2020. Available at <https://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2020/estimativa_dou_2020.pdf> Accessed on January 22, 2021.

IQ Latino. Covid:19: this summer in Spain beaches will be divided into sectors, time slots and capacity will be limited. **IQ LATINO**. May 13, 2020. Available at: <<https://iqlatino.org/2020/covid-19-this-summer-in-spain-beaches-will-be-divided-into-sectors-time-slots-and-capacity-will-be-limited/>> Accessed on April 19, 2021.

Kinsella, E. Victorian Government unsure when Melbourne's 5km coronavirus travel rule will be lifted. **Abc news**. October 05, 2020. Available at: < <https://www.abc.net.au/news/2020-10-06/coronavirus-restrictions-victorian-government-may-extend-5km/12732058>> Accessed on April 19, 2020.

Larsen, 2019. Bay Head: Bask in the beauty. **App.com** May 20, 2019. Available at: <<https://www.app.com/story/entertainment/events/summerguide/beaches/2019/05/20/ jersey-shore-bay-head /3493583002/>> Accessed on April 14, 2021.

Lucena, F. Prefeitura desiste de aplicativo para marcar lugar nas praias. **Diário do Rio.com** August 18, 2020. Available at < <https://diariodorio.com/prefeitura-do-rio-desiste-de-aplicativo-para-marcar-lugar-nas-praias/>> Accessed on April 19, 2021.

Morgan, R. 'Abhorrent': Outrage over Neymar's New Year's Party 'insult'. **Yahoo Sport**. December 28, 2020. Available at: < <https://au.sports.yahoo.com/football-outrage-over-neymar-new-years-party-insult-234557528.html>> Accessed on April 21, 2021.



O'Hara, Mary. Get Off my beach! How the wealthy are laying claim to California's Coast. **The Guardian**. 03 October, 2015.

Parry, Wayne. New Jersey Lawmakers recalling Roman Empire in beach fight. **The Seattle Times**. February 1, 2018.

Parinello, A; Jewkes, S; Piovaccari, G. Booking apps and electronic tags? Italy's beaches seek to salvage summer. **Reuters**. May 14, 2020. Available at < <https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-italy-beaches-idUSKBN22Q2MP>> Accessed on April 19, 2021.

Phillips, T. Neymar under fire for "macabre" week-long New Year's Eve Party. **The Guardian**. December 28, 2020. Available at:< <https://www.theguardian.com/football/2020/dec/28/neymar-under-fire-for-macabre-week-long-new-years-eve-party>> Accessed on April 19, 2021.

Redazione Online. Capodanno Brescia, festa illegale a Padenghe in un resort di lusso. Tutti multati i 126 ospiti. **Corriere de la sera**. January 01, 2021. Available at< https://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/21_gennaio_01/brescia-festa-illegale-padenghe-smascherata-foto-social-3086be40-4c1b-11eb-a215-44d7eb47eab9.shtml> Accessed at March 23, 2021.

Sartore, M. Bares pé-na-areia e a farofada na praia: uma análise durkheimiana das distinções público/gratuito-privado/pago no litoral de Aracaju-SE. **REPOCS**, v.16, n.32, 2019.

Sartore, M. S; Pereira, S. A; Rodrigues, C. Aracaju beach bars as a contested Market: conflicts and overlaps between market and culture. **Ocean and Coastal Management**, 179, 2019.

Sartore, M; Coffey, B. Markets on the edge: Beach kiosk TripAdvisor consumer online reviews as dataset to compare Australian and Brazilian beachfront collective representations. **Política e Sociedade**, v. 18, n.43, 2019.

Smelser, Neil J; Swedberg, Richard. Introducing Economic Sociology. In **The Handbook of Economic Sociology**, Princeton University Press, 2005.

Steiner, P. Contested Markets: morality, devices and vulnerable populations. **China Journal of Social Work**, v.08, n.03, 204-216, 2015.

The Institutes of Justinian. Book II. Of Things. Available at < <http://thelatinlibrary.com/law/institutes.html>> Accessed on April 14, 2021

Thom, B. Who owns the beach when sea is rising? **The conversation**. April 29, 2014.

United Nations. **The Ocean Conference: Factsheet: People and Ocean**. 2017. Available at:< <https://www.un.org/sustainabledevelopment/wp-content/uploads/2017/05/Ocean-fact-sheet-package.pdf>> Accessed on April 22, 2021.



UOL Notícias. MPF processa condomínio de luxo em Paraty (RJ) que impede acesso à praia. **UOL cotidiano**. December 10, 2018.

Visontay, E. Sun, Sand and Coronavirus: Australia aims to enforce a Covid-safe summer. **The Guardian**. October 03, 2020.

Ward, Paul. R. A sociology of the Covid-19 pandemic: A commentary and research agenda for sociologists. **Journal of Sociology**, v. 56, n. 04, pp. 726-735, 2020.

Who. **Situation Report**, 10. January, 30, 2020. Available at: <https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200130-sitrep-10-ncov.pdf?sfvrsn=d0b2e480_2> Accessed on January 20, 2021.

Who. What are the health risks related to overcrowding? 2021. Available at <https://www.who.int/water_sanitation_health/emergencies/qa/emergencies_qa9/en/> Accessed on March 16, 2021.

Zelizer, V. Human Values and the Market: The case of Life Insurance and Death in 19th Century America. **The American Journal of Sociology**, v. 84, n03, pp.591-610, 1978.

This book chapter was written in the singular first-person point of view as a textual narrative constructed by the first author. The conceptual narrative, however, is the result of constant academic dialogues between the authors of the text. In the final revision of the text, the authors decided to keep the format in the singular first-person point of view, preserving the originality of the writing.



O CASO DA PRAIA DO SACO: OCUPAÇÃO EM ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE E O MITO DA NATUREZA INTOCADA

 Samira dos Santos Daud¹

O OBJETO DESTE CAPÍTULO é o caso da ocupação humana na Praia do Saco, em Sergipe, em áreas consideradas pelo Código Florestal de 2012 como Áreas de Preservação Permanente, como a restinga que tem o papel de fixar as dunas ou estabilizar os mangues. Este e-book discute as distopias do litoral. Considero que existe uma utopia associada ao mito da natureza intocada. Esta, quando submetida à ocupação humana, entra em um processo de distopia, ou seja, seu status de intocada sofre distorções. Neste capítulo, questiono se é possível conciliar a realidade distópica que se justifica pelo direito à moradia à realidade utópica que se justifica pelo direito à proteção ambiental dentro da APA SUL de Sergipe, que é conceituada como unidade de conservação de uso sustentável, regulada pela Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) nº 9985/2000.

Até a promulgação dessa lei não existia, com precisão, nenhuma norma que estabelecesse o conceito de unidade de conservação no

¹ Mestre em Direito pela Universidade Federal de Sergipe (2015), especialista em Direito Processual pela Universidade Federal de Santa Catarina (1999), graduada em Direito pela Universidade Tiradentes (1997), advogada, professora universitária e procuradora jurídica da Administração Estadual do Meio Ambiente- ADEMA/SE. profsamiradaud@gmail.com



país². Destaco aqui o inciso IV, do seu art 2º, que estende sua proteção aos recursos ambientais, tais como: a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna e a flora; como também traz definições importantes que balizam o sistema de proteção e conservação do meio ambiente como um todo. Também merece destaque o art. 7º que cria as unidades de conservação de proteção integral e de uso sustentável, assim como define os objetivos de cada uma delas. Por fim, no art. 15, encontramos a definição e criação da Área de Proteção Ambiental – APA, como uma unidade de conservação de uso sustentável³.

Este aparato legal embasa o grande conflito judicial que vem se arrastando desde 2009, com o Inquérito Civil do Ministério Público Federal de Sergipe (MPF/SE) e com a propositura da Ação Civil Pública Principal de 2014, a qual chamo ao longo deste capítulo de ACP-Principal (Sergipe, 2014).

A ACP-Principal e demais ACPs individuais promovidas pelo MPF solicitam a demolição dos imóveis edificadas nas áreas de preservação ambiental na praia do Saco, ainda que sirvam de moradia. A ação judicial revela em seus autos a discussão sobre quais são os critérios legais a serem utilizados para definição das áreas de proteção permanente e áreas *non aedificandi*.

A partir da discussão sobre os limites do intocável e as possibilidades de ocupação humana, questiono neste capítulo se esse modelo de unidade

² O artigo 2º, inciso I, da referida legislação, considera como unidade de conservação o espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

³ Art. 15, caput, da Lei do Snuc. A Área de Proteção Ambiental é uma área em geral extensa, com um certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes para a qualidade de vida e o bem-estar das populações humanas, e tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais.



de conservação admite a ocupação humana e se é possível compatibilizar a proteção da diversidade biológica, a sustentabilidade do uso dos recursos naturais com a ocupação dos seres humanos nesse ambiente.

Para responder a esses questionamentos, este capítulo está dividido em duas partes: a construção legal da área de preservação permanente, área de proteção ambiental e restinga em ambientes litorâneos e o mito da natureza intocada.

A construção legal da Área de Preservação Permanente, Área de Proteção Ambiental e restinga em ambientes litorâneos

A Lei do SNUC estabeleceu critérios e normas para a criação, implantação e gestão de unidades de conservação, ao passo que o Código Florestal (lei nº 12651/2012) estabeleceu normas gerais sobre a proteção da vegetação, sobre as Áreas de Preservação Permanente (APPs) e as áreas de Reserva Legal; a exploração florestal, o suprimento de matéria-prima florestal, o controle da origem dos produtos florestais e o controle e prevenção dos incêndios florestais, e previu instrumentos econômicos e financeiros para o alcance de seus objetivos.

Importante ressaltar que a APA é um território especialmente protegido pela lei, diferenciando-se da APP que é uma área protegida em razão da vegetação nela existente. Isso significa dizer que dentro de uma APA podem existir APPs e estas estão enumeradas no art. 4º do Código Florestal.

APA (Área de Proteção Ambiental) é a sigla que designa o nome de uma categoria de Unidade de Conservação de Uso Sustentável, que admite “certo grau de ocupação humana, com atributos bióticos, abióticos, estéticos ou culturais importantes para a qualidade de vida e o bem-estar das populações humanas” (art. 15, lei SNUC). Elas são criadas pelo poder público federal, estadual e municipal e devem dispor de um plano de manejo, como determina o art. 12 do Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002.



A APA Litoral Sul em Sergipe foi criada pelo Decreto Estadual Nº 13.468, de 21 de janeiro de 1993, publicado em 27/01/1993 e apesar das inúmeras tentativas do Estado, extrapolando-se o prazo legal de 05 anos imposto para sua confecção, até a escrita deste capítulo em março de 2021, não conta com um plano de manejo aprovado. Em virtude da ausência de um plano de manejo, a ocupação da praia do Saco ocorreu em conflito com a legislação ambiental atualmente vigente, a exemplo da legislação Florestal⁴ em seu artigo 4º o que vem gerando uma série de conflitos judiciais e extrajudiciais.

O que seria um plano de manejo? Trata-se de um documento que deveria ser elaborado no prazo de até 05 anos após a criação da

⁴ Art. 4º Considera-se Área de Preservação Permanente, em zonas rurais ou urbanas, para os efeitos desta Lei:

I - as faixas marginais de qualquer curso d'água natural perene e intermitente, excluídos os efêmeros, desde a borda da calha do leito regular, em largura mínima de: (Incluído pela Lei nº 12.727, de 2012).

a) 30 (trinta) metros, para os cursos d'água de menos de 10 (dez) metros de largura;

b) 50 (cinquenta) metros, para os cursos d'água que tenham de 10 (dez) a 50 (cinquenta) metros de largura;

c) 100 (cem) metros, para os cursos d'água que tenham de 50 (cinquenta) a 200 (duzentos) metros de largura;

d) 200 (duzentos) metros, para os cursos d'água que tenham de 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) metros de largura;

e) 500 (quinhentos) metros, para os cursos d'água que tenham largura superior a 600 (seiscentos) metros;

II - as áreas no entorno dos lagos e lagoas naturais, em faixa com largura mínima de:

a) 100 (cem) metros, em zonas rurais, exceto para o corpo d'água com até 20 (vinte) hectares de superfície, cuja faixa marginal será de 50 (cinquenta) metros;

b) 30 (trinta) metros, em zonas urbanas;

III - as áreas no entorno dos reservatórios d'água artificiais, decorrentes de barramento ou represamento de cursos d'água naturais, na faixa definida na licença ambiental do empreendimento (Incluído pela Lei nº 12.727, de 2012).

IV - as áreas no entorno das nascentes e dos olhos d'água perenes, qualquer que seja sua situação topográfica, no raio mínimo de 50 (cinquenta) metros (Redação dada pela Lei nº 12.727, de 2012).

V - as encostas ou partes destas com declividade superior a 45º, equivalente a 100% (cem por cento) na linha de maior declive;

VI - as restingas, como fixadoras de dunas ou estabilizadoras de mangues;

VII - os manguezais, em toda a sua extensão;

(...)



Unidade de Conservação, para disciplinar o uso do território a partir de estudos e diagnósticos técnicos elaborados sobre o meio físico, biótico e social, como foi feito pelo Diagnóstico-Gerco 2019, para balizar a lei de gerenciamento costeiro do Estado de Sergipe.

A história da constituição das APAs e das APPs

O primeiro Código Florestal Brasileiro, Decreto nº 23.793/34, instaurado durante o governo de Getúlio Vargas, foi o primeiro que traçou as diretrizes sobre o uso da propriedade, em função do tipo florestal remanescente (Brasil, 1934).

A primeira normatização para a permissão do uso das APPs foi disposta no art. 4º do antigo Código Florestal, alterado pela Medida Provisória (MP) nº 2.166-67 de 2001. Nesta norma, a supressão de vegetação em APP era permitida, desde que devidamente caracterizada a utilidade pública ou o interesse social da área. Esta Medida Provisória também regulamentou o procedimento administrativo de autorização da supressão, uma vez que a permissão somente poderia ocorrer na inexistência de alternativa técnica e locacional do empreendimento, ou seja, somente em situações que não haveria outro local para a ocupação para além daquele protegido (Brasil, 2001).

Essa medida provisória recebeu várias críticas por considerar apenas a “supressão de vegetação” em APPs. A MP não trouxe e nem definiu os critérios que permitiriam promover a alteração de uma APP quando desprovida de vegetação, ficando o entendimento de que seriam áreas livres para qualquer tipo de intervenção. O antigo código florestal tinha a intenção de criar um conjunto de regras específicas para o meio ambiente, assim como considerava as florestas bem de interesse comum (Pertille, 2017). Ele abordava o conceito de florestas protetoras em uma propriedade, porém, não indicava o tamanho dessas florestas.

Como o antigo código florestal tinha muitas necessidades a serem atendidas pela legislação, visando à proteção das florestas e



dos recursos hídricos, criou-se o segundo Código Florestal Brasileiro, através da LEI nº 4.771/1965. Esse código foi aprovado “após a criação de grupos de trabalho para análise, estudo e discussão dos assuntos ambientais, tomando como base legislações de outros países” (Pertille *et al*, 2017, p. 57).

A partir desse Novo Código, as atividades florestais foram disciplinadas e as florestas existentes no território nacional foram reconhecidas como bens de interesse comum do povo, além de determinar regras para a sua utilização, preservação e conservação das florestas e outras formas de vegetação em propriedades rurais; ou seja, as Áreas de Preservação Permanente (APP) e Reserva Legal (RL) (Pertille *et al*, 2017).

Através de um estudo comparativo entre os códigos florestais efetuado por Pertille *et al*, em 2017, as APPs foram classificadas de acordo com as modalidades previstas nos arts. 2º e 3º da Lei nº 4.771/65. Segundo esse estudo,

as APP's descritas no artigo 2º do Código Florestal são as APP's legais, instituídas por Lei, caracterizando o local que deve ser mantido preservado, independentemente se há ou não cobertura vegetal. Essas APP's têm relação com a “situação” topográfica das áreas, quer esteja coberta ou não por vegetação e se situam ao longo dos rios e demais cursos d'água, sendo sua dimensão em função da largura do próprio curso d'água; aquelas situadas em topo de morros, nas encostas, nas restingas, nas bordas dos tabuleiros e em altitude superior a 1800 m. (Pertille *et al*, 2017, p. 58).



Após 37 anos da instauração do Segundo Código Florestal, surgiu a Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) de nº 303/2002 que disciplinou as medidas dos limites das APPs.

Tabela 1. Delimitação de Áreas de Preservação Permanente segundo a Res. Conama 303, 2002 que regulamentou a Lei nº 4.771/65, com base na largura do curso d'água e faixa de entorno nas demais categorias.

Categoria de APP	Limite (m)
Rios com 10 a 50 metros	50
Rios com 50 a 200 metros	100
Rios com 200 a 600 metros	200
Rios superiores a 600 metros	500
Lagoas naturais	50
Reservatórios d'água naturais ou artificiais	30 m em áreas urbanas e 100 m em áreas rurais
Nascentes (entorno)	50
Restingas	300
Bordas de tabuleiros	100

Fonte: Brasil (1965); Conama (2002); (Pertille, 2017)

Além da definição das medidas de uma APP, elas se distinguem em APPs, criadas por Ato do Poder Público por “ter relação com a “finalidade” preservacionista” (Pertille *et al*, 2017), ou APPs administrativas, criadas por Ato Declaratório do Poder Executivo sobre áreas públicas ou privadas, independente do seu titular. O Segundo Código Florestal não exigia a averbação dos atos em cartório de registro de imóveis, ao contrário do que ocorria com as áreas de Reserva Legal.

Com o advento da Lei nº 6.938/81, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, o país passou a ter formalmente um marco legal para todas as políticas públicas de meio ambiente a serem desenvolvidas pelos entes federativos (Farias, 1999). Antes disso, cada estado ou município tinha autonomia para eleger as suas diretrizes políticas em relação ao meio ambiente de forma independente, ainda que, na prática, poucos realmente demonstrassem interesse pela temática. Todavia, “a partir desse momento começou a ocorrer uma integração e uma harmonização dessas políticas, tendo como norte os objetivos e as diretrizes estabelecidas na referida lei pela União” (Daud *et al*, 2019).



A Política Nacional do Meio Ambiente criou instrumentos⁵, no intuito de promover a preservação, a melhoria e a recuperação da qualidade ambiental, visando a assegurar condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana. A Lei 6.938 de 1981 também criou o CONAMA, assim como o Sistema Nacional do Meio Ambiente/SISNAMA, órgão consultivo e deliberativo do conselho, a fim de se coordenar as políticas públicas no âmbito dos diversos entes federativos.

Em 1984, surge o Decreto nº 89.336/1984 que regulamentou a matéria que tratava das reservas e estações ecológicas previstas na Política Nacional do Meio Ambiente, o que ensejou a Edição da Resolução Conama nº 4, de 18.09.1985, que foi ab-rogada pela Lei nº 9985, de 18.07.2000, a qual derogou expressamente o art. 18 da Lei nº 6938/1981. Vale frisar que a MP 2166-67, de 24.08.2001, introduziu o conceito de área de preservação permanente, semelhante ao que está em vigor hoje, indicando as funções ecológicas e ambientais desse tipo de área, ou seja, não se poderia conceber as APPs desprovidas dessas funções que lhes são precípuas e que foram referendadas pelo atual Código Florestal de 2012 (Milaré, 2015).

Pertille (2017, p. 60) esclareceu que “a Resolução nº 369/06, acrescentou ao termo “supressão de vegetação” o vocábulo “intervenção”. De tal modo, o termo intervenção em APP poderia ser considerado tanto para atividades desprovidas de vegetação, bem como aquelas com ocorrência de vegetação”.

O novo Código Florestal, lei 12.651/2012, apesar de ter mantido as mesmas medidas de distâncias regulamentadas pelo Código revogado,

⁵ Instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente: (...) II – o zoneamento ambiental; VI – a criação de reservas e estações ecológicas, áreas de proteção ambiental e as de relevante interesse ecológico, pelo Poder Público Federal, Estadual e Municipal; VI – a criação de espaços territoriais especialmente protegidos pelo Poder Público Federal, Estadual e Municipal, tais como áreas de proteção ambiental, de relevante interesse ecológico e reservas extrativistas (Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989).



considera que a APP de cursos d'água deve ser medida a partir da calha regular dos rios; ou seja, o canal por onde correm regularmente as águas do curso d'água durante o ano, e não mais a partir do leito maior que é aquele nível alcançado por ocasião da cheia sazonal (Brasil, 2012). A tabela 02 apresenta a delimitação das APPs de acordo com o Código Florestal de 2012.

Tabela 2. Delimitação de Áreas de Preservação Permanente segundo a Lei nº12.651/12

Largura do Rio (m)	Largura da APP (m)
Menos de 10 m	30
De 10 a 50 m	50
De 50 a 200 m	100
De 200 a 600 m	200
Superior a 600 m	500

Fonte: (Pertille, 2017)

A lei 12.651/2012 instituiu a regularização ambiental, em seu capítulo XIII art. 63º, referindo sobre o inciso V, VIII, IX e X do art. 4º, admitindo a regularização de usos nas áreas de APPs das encostas, topo de morro, campos de altitude e bordas de tabuleiros, possibilitando a manutenção de atividades florestais, culturas de espécies lenhosas, perenes ou de ciclo longo em área rural consolidada, desde que tenham sido iniciadas antes de 22 de julho de 2008, como prevê a legislação e que, pelo Código anterior (lei nº 4.771/65), não eram passíveis de regularização.

O instituto da regularização ambiental surgiu com o Novo Código Florestal e o Decreto nº 7.830/2012, no art.2º, inciso XV, tendo sido definido como um conjunto de medidas que deverão ser implementadas para manter e recuperar as Áreas de Preservação Permanente (APPs), Áreas de Uso Consolidado (AURs) e Reserva Legal (RLs), inclusive mediante a possibilidade de compensação e/ou aplicação de medidas mitigadoras.

A regra da nova lei Florestal de 2012 considera como áreas consolidadas aquelas cujas atividades iniciaram antes 22 de julho de



2008. Com estas alterações propostas pelo novo Código, em termos gerais e estruturais, a lei propõe ajustes pontuais para adequação da situação de fato à situação de direito pretendida pela legislação ambiental. Esta questão interessa a este capítulo, pois a grande polêmica, identificada nos autos do processo da Praia do Saco, gira em torno da ocupação em áreas de preservação permanente de restinga⁶, onde existem inúmeras edificações de residências, bares, pousadas, hotéis etc. e muitas delas são anteriores a 22 de julho de 2008.

Após definição das bases legais, o grande conflito: Meio-Ambiente ou Moradia?

O caso da praia do Saco abrange as APPs de restinga que existem em áreas litorâneas. Estas APPs existem antes da vigência do Novo Código Florestal, quando a Resolução Conama nº 303, de 20 de março de 2002, regulamentava o art. 2º do Antigo Código (Lei nº 4.771/1965), dispondo sobre seus parâmetros, definições e limites e considerava no art. 3º, inciso IX, que estão protegidas todas as restingas em faixa mínima de trezentos metros medidos a partir da linha preamar máxima que tenham função fixadora de dunas ou de estabilizar os mangues.

Eis o grande conflito, pois, o Novo Código Florestal de 2012, considera como restinga

O depósito arenoso paralelo à linha da costa, de forma geralmente alongada, produzido por processos de sedimentação, onde se encontram diferentes comunidades que recebem influência marinha, com cobertura vegetal em mosaico, encontrada em praias, cordões arenosos, dunas e depressões, apresentando, de

⁶ O art. 3º, II, da Lei nº 12.651/2012 indica o que vem a ser APP: “área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica, a biodiversidade, facilitar o fluxo gênico o fluxo gênico de fauna e flora, proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas” (Brasil, 2012).

acordo com o estágio sucessional, estrato herbáceo, arbustivo e arbóreo, este último mais interiorizado(Art 3º, Inciso XVI).

Milaré (2015) aponta alguns questionamentos sobre a constitucionalidade da Resolução Conama 303/2002, que tratava de parâmetros, definições e limites das APPs para restingas, topos de morro e reservatórios artificiais. Segundo o Novo Código Florestal de 2008, caracterizam-se como de preservação permanente as florestas e demais formas de vegetação natural nas restingas, como fixadoras de dunas ou estabilizadoras de mangues. Enquanto isso, a resolução Conama 303/2002 trazia como APP também o espaço situado nas restingas “em faixa mínima de trezentos metros, medidos a partir da linha de preamar máxima” (artigo 3º, inciso IX, alínea a, da resolução). Se, para a lei, a condição para a caracterização de um determinado espaço como APP dependia da verificação de sua função de fixar dunas ou de estabilizar mangues, para a resolução, a caracterização como APP estaria alargada para todo e qualquer espaço dentro dos 300 metros litorâneos com presença de vegetação de restinga, independentemente da função de tal vegetação.

Ora, se a restinga (em seu sentido geomorfológico, de acordo com o texto da Lei Federal 12.651/2012) exerce função de fixação de dunas ou de estabilização de mangues, não há que se falar em APP apenas nos 300 metros a partir da preamar, mas em toda a extensão em que se apresentar territorialmente. De outro modo, se a lei, tanto pelo Código Florestal de 1965 quanto pelo de 2012, vincula a existência de função de fixação de dunas ou de estabilização de mangues para a caracterização das APPs de restinga, não será uma resolução, um ato normativo hierarquicamente inferior a lei federal, que poderá desvincular esse requisito, ampliando a área das APPs e, assim, criando novas restrições relativas aos direitos de propriedade? (Milarè, 2015).

O dimensionamento de uma APP, segundo Machado (2016, p. 899) “faz parte do conteúdo do direito de propriedade e este direito integra



o rol dos direitos individuais constantes do art. 5º da Constituição da República, incisos XXII e XXIII”. Essa matéria (direitos individuais) é reservada exclusivamente ao Poder Legislativo, sendo indelegável (art. 68, § 1º, II da CF/1988), não cabendo ao Executivo criar e alterar medidas sobre as APPs, seja por decreto, portaria, instrução ou resolução. Assim sendo, as medidas sobre as APPs trazidas pela Resolução Conama 303, além de inconstitucional por não terem sido criadas por lei, é também anterior ao Novo Código Florestal, sendo por este revogada.

Milaré (2015, p. 1315) também “considera inconstitucional a Resolução Conama 303/2002, uma vez que ao regulamentar o antigo artigo 2º, alínea f, da então vigente Lei Federal 4.771/1965, inovou e ampliou o seu conceito”, assim como inúmeras discussões que a consideraram revogada.

Segundo Milaré (2015, p. 1311), “não se pode compreender uma área de preservação permanente distante de uma visão sistêmica do meio ambiente”. Isso porque as referidas áreas abrigam uma biodiversidade que está intimamente relacionada à população humana.

Apesar do argumento da inconstitucionalidade da Resolução Conama 303/202, O MPF a utiliza como critério caracterizador das APPs na ACP-Principal (Sergipe, 2014) e a disputa entre a proteção ambiental e as ocupações para fins de moradia e trabalho, travada nessa região do Litoral Sul Sergipano, parece não ter fim.

O conflito entre o MP e os habitantes que ocupam a região suscita a reflexão sobre como gerenciar um espaço de tamanha importância, como é o caso da APA-SUL em Sergipe, sem a implementação do plano de manejo e do zoneamento local? Sabemos que se trata de uma região extensa e que contém uma complexidade ambiental devido a riqueza do seu ecossistema, uma vez que interagem a terra, o mar e o ar, além das características peculiares da população que nela habita, com seus hábitos, costumes e o modo de vida, cultura etc. (Diegues, 2002).

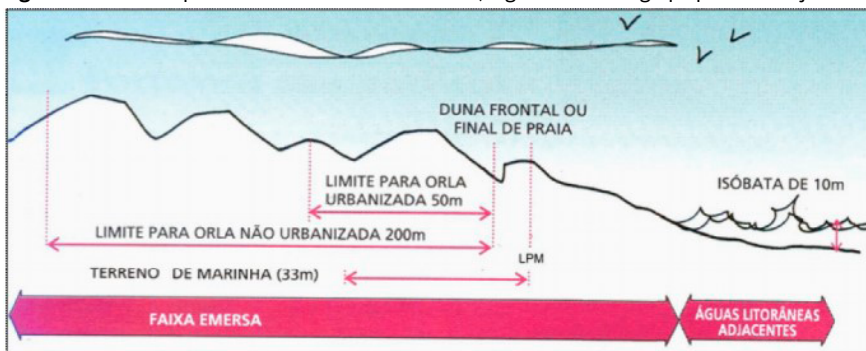
A Zona Costeira brasileira guarda em si uma enorme importância nos seus 7.367 km de litoral e 8500 km de extensão, considerando-se



os recortes litorâneos, abrigando nesse espaço cerca de 36,5 milhões de pessoas, em aproximadamente 500 municípios, ou seja, quase um quarto da população brasileira mora no litoral (Freitas, 2011).

Daí a necessidade da implantação do projeto orla, pois os processos distópicos de ocupação do litoral, segundo Oliveira (2012), apresentou uma proposta de delimitação, combinando os critérios de fragilidade e/ou vulnerabilidade natural com as situações e ritmos de ocupação ocorrentes no litoral brasileiro, estabelecendo uma faixa de proteção da costa na perspectiva de manter as características paisagísticas e prevenir quanto à elevação do nível do mar, contemplando o princípio da precaução, conforme figura adiante.

Figura 1. Desenho esquemático da orla marítima do Brasil, segundo metodologia proposta no Projeto Orla



Fonte: (Oliveira, 2012)

Oliveira afirmou que

tal proposta compreendeu como orla o espaço imediato de contato entre os meios terrestre e marinho, cujos limites, definido no Decreto nº. 5.300/2004, são, na zona marinha, até a isóbata de 10 m e, na zona terrestre, 50m em áreas urbanizadas ou 200 metros em áreas não urbanizadas, demarcados na direção do continente a partir da linha de preamar ou do limite final de ecossistemas, tais como áreas de escarpa, falésias, manguezais, entre outros, inclusive Restinga. Além disso, o referido decreto previu a elaboração do



Plano de Intervenção da Orla Marítima, de modo participativo com o colegiado municipal, órgãos, instituições e organizações da sociedade, devendo ser compatibilizados com o Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro (ZEEC) ou outros instrumentos similares de ordenamento do uso do território (2012, p.91).

A orla marítima tem uma peculiaridade de natureza jurídica, ou seja, sua dominialidade, em grande parte, pertence à União, entretanto, está sujeita aos instrumentos de ordenamento municipal decorrente do Estatuto das Cidades. A orla marítima está sujeita a diferentes níveis de gestão, o que gera conflitos que devem ser solucionados envolvendo o trabalho de várias áreas do conhecimento, razão pela qual o diálogo das ciências jurídicas com outras ciências é essencial para a efetiva solução de conflitos socioambientais, como o apresentado neste capítulo.

Uma possível solução para o conflito de ocupação imobiliária das APPs está na boa gestão, planejamento e ordenamento pela efetivação do disposto no Novo Código Florestal, a exemplo do Zoneamento Ecológico Econômico – ZEE⁷ e do plano de manejo, assim como pela atuação interdisciplinar como instrumentos da política pública de preservação e conservação da zona costeira, com a ordenação do território devem fazer parte da agenda prioritária estatal.

O novo Código Florestal de 2012 estabeleceu um prazo de cinco anos para que todos os estados elaborassem o ZEEs, assim como o plano de manejo nas unidades de conservação. No entanto, “segundo dados do Ministério do Meio Ambiente, muitos Estados ainda não realizaram, a exemplo do Estado de Sergipe” (Daud et al, 2019, p.174).

A zona costeira sergipana, órfã de planejamento e gestão, teve sua lei de gerenciamento costeiro aprovada em dezembro de 2019, ou seja, após

7 O Decreto nº 4.297/2002 regulamentou o art. 9º, inciso II, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, criando critérios para o Zoneamento Ecológico-Econômico do Brasil – ZEE, para viabilizar o desenvolvimento sustentável a partir da compatibilização do desenvolvimento socioeconômico com a proteção ambiental.



sete anos do início da vigência do novo código florestal de 2012. Sem a elaboração do ZEE os conflitos socioambientais judicializados ficam sem solução efetiva, como é o caso da ACP-Principal do MP da Praia do Saco.

Isso porque o objetivo maior das demandas judiciais, decorrentes da ocupação imobiliária do litoral sergipano, é identificar e demolir as edificações que foram feitas nas áreas de proteção permanente, sejam imóveis construídos para fins de primeira ou segunda moradia. Nesse contexto, o meio ambiente é colocado como algo com maior valor do que a moradia, quando na realidade são direitos fundamentais de elevado valor axiológico no ordenamento jurídico brasileiro e no mesmo nível hierárquico. Eis o grande conflito, moradia ou meio ambiente?

A ausência do Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) tem sido uma das principais causas que dificultam a solução desse conflito, pois não se contesta aqui o fato de que as intervenções antrópicas impactam o meio ambiente provocando o aumento do nível do mar, tanto é que na região o mar vem avançando e causando grandes erosões. Entretanto, não se pode deixar de considerar que a grande maioria dos imóveis construídos na zona costeira, não só de Sergipe como de todo o país, ocorreu desde os primórdios da ocupação do Brasil. Seguindo essa lógica, haveriam de ser demolidos todos os imóveis em toda extensão costeira brasileira?

Porém, não basta apenas legislar e aplicar a lei de olhos vendados sem considerar os diversos saberes, pois o litoral não interessa apenas aos seus ocupantes e, sim, a todos os brasileiros, pois se trata de patrimônio nacional.

Trata-se de um problema que não pode ser resolvido sem a reunião de várias ciências e diversos campos do conhecimento. Segundo Enrique Leff (2009, p.18) “o saber ambiental busca conhecer o que as ciências ignoram, porque seus campos de conhecimento projetam sobre o real e avançam, disciplinando paradigmas e subjugando saberes”.

O conhecimento deve levar o homem a uma interação em rede visando a construção social, assim, Leff (2009, p. 19) afirma que o



O saber se inscreve em uma rede de relações de outredade e com o real na construção de utopias por meio das ações sociais; ele confronta a objetividade do conhecimento com as diversas formas de significação do real, assim como nas condições de assimilação de cada sujeito e cada cultura, que se concretizam e fixam em saberes individuais e compartilhados, dentro de projetos políticos de construção social.

Assim, o ZEE, se existente e fruto dessa reunião de saberes, poderia ser implementado e executado e coibiria novas ocupações, preservando o que ainda resta de áreas suscetíveis de proteção, de modo que possam ser garantidos não só o direito ao meio ambiente da presente e das futuras gerações, como também a moradia daqueles que já se encontram no local, cabendo à regularização fundiária sanar esses conflitos. Para isso, a ideia de áreas totalmente intocáveis deve ser reformulada através de um efetivo planejamento ambiental territorial, com a conjugação dos diversos saberes da ciência, superando-se o confronto entre a lógica ecológica e econômica (Leff, 2015) em termos culturais, políticos e sociais.

O mito da natureza intocada

A proposta de preservação total traz muitos questionamentos e discussões. Tomando-se como referência a obra de Diegues (2001), o mito da natureza intocada, muitas reflexões importantes se coadunam com os dados apresentados neste capítulo, no que tange a ideia espaços territoriais protegidos.

Segundo ele, a partir dos anos 30, no Brasil, foram implantadas as chamadas áreas naturais protegidas, que sempre foram utilizadas e de nenhum modo eram “desabitadas”. Ele destaca que a concepção de natureza enquanto vida selvagem a ser preservada surgiu no século XIX, com a criação de parques nacionais nos Estados Unidos e que trechos de natureza intocada deveriam existir à despeito da



transformação humana no mundo. Com efeito, Diegues (2001, p.9) afirma que “a existência de um mundo natural selvagem, intocado e intocável faz parte, portanto, de um neomito”⁸.

Larrère (1997, p.193) afirma que

o que se deve proteger é um objeto híbrido, visto que as paisagens não são mais completamente selvagens, são naturezas completamente antropisadas em meios às quais habitamos melhor ou pior, dependendo de nossa capacidade técnica e de nossa vontade política.⁹

Segundo Diegues (2001, p. 32)

o conceito de mito está longe da noção de falácia, ilusão ou conhecimento equivocado que lhe é atribuído pelo senso comum. A noção de mito naturalista, da natureza intacta, do mundo selvagem autóctone diz respeito a uma representação simbólica pela qual existiriam áreas naturais intocadas e intocáveis pelo homem, apresentando componentes num estado “puro” até anterior ao aparecimento do homem. Esse mito pressupõe a incompatibilidade entre as ações de quaisquer grupos humanos em relação ao conceito de conservação da natureza. O homem seria, desse modo, um destruidor do mundo natural; e, portanto, houvera de ser afastado das áreas naturais, que, em suma, necessitariam de uma proteção totalizadora.

⁸ Esse neomito, no entanto, foi transposto dos Estados Unidos para países do Terceiro Mundo, como o Brasil, onde a situação é ecológica, social e culturalmente distinta. Nesses países, mesmo nas florestas tropicais aparentemente vazias, vivem populações indígenas, ribeirinhas, extrativistas, de pescadores artesanais, portadores de outra cultura (chamada neste trabalho de tradicional), de seus mitos próprios e de relações com o mundo natural distintas das existentes nas sociedades urbano-industriais. Ora, a legislação brasileira que cria os parques e reservas prevê, como nos Estados Unidos, a transferência dos moradores dessas áreas, causando uma série de problemas de caráter ético, social, econômico, político e cultural (2001, p. 9-10).

⁹ Na obra *Do bom uso da natureza*, os autores afirmam: “[...] associando aos meios selvagens parcelas agrícolas, edifícios e infraestruturas, a divisão entre natureza e cultura torna-se menos clara: o que se protege é um objecto híbrido, e não se pode consegui-lo sem reinscrever o homem, as suas produções e as suas construções, na natureza” (Larrère, 1997, p. 193).



Para a concepção biocêntrica, em síntese, a natureza tem direitos idênticos ao ser humano e, por conta disso, o homem não teria o direito de dominá-la. Esse pensamento preservacionista justifica a criação de áreas e espaços protegidos totalmente contra a ação humana, mantendo-se intactos o meio natural.

Diegues (2001, p.37) demonstra que “na concepção mítica das sociedades primitivas e tradicionais ocorrem relações simbióticas entre seres humanos e a natureza; seja em atividades cotidianas, como do fazer, das técnicas e da produção; seja no campo simbólico”.

Será que ainda existem áreas de natureza intocadas, onde não se permite a presença humana? Seria um mito essa ideia de preservação total? Como esta ideia se aplica ao caso da Praia do Saco?

No caso da praia do Saco, através da análise dos documentos do processo judicial nº 0800002-72.2014.4.05.8502, entre ano de 2014 a 2020, principalmente das peças do MPF e das decisões proferidas pelo Magistrado Titular, identifiquei que a ideia que está sendo defendida é no sentido de se reestabelecer o estado puro de natureza no litoral sul sergipano. Trata-se do argumento sustentado na ilusão e sob o manto do mito de uma natureza intacta e de que a ocupação local foi realizada sem ordenação e autorização pelos poderes públicos e, por consequência, devem ser retiradas. De fato, foi assim que aconteceu, no entanto, é imperioso observar que ao tempo onde as ocupações iniciaram não havia no senso comum a ideia de proibição, nem mesmo existia atuação dos entes públicos nesse sentido. Até hoje, 2021, não se tem solução definitiva da questão.

Com essa “expulsão” ocorre um dos graves problemas que os tomadores de decisão não levam em consideração: a perda do conhecimento local dessas populações e, por conseguinte, do uso desse conhecimento no ambiente, quer em sistemas de manejo, quer na construção cultural da população (Diegues, 2001).

Se faz necessário avaliar como os impactos da retirada das pessoas e dos imóveis considerados irregulares em áreas de preservação



permanente vão interferir no modo de vida dos indivíduos, na sociedade e no próprio ambiente, pois é notório o conhecimento de que a demolição certamente acarretará mais impacto e degradação do que as próprias edificações no local. Além disso, muitas atividades de subsistência, a exemplo da pesca, turismo, extrativismo, pecuária e outras serão afetadas, causando mais impactos socioambientais. Os impactos negativos sobre estas atividades são inevitáveis, caso seja esse o entendimento final a ser perseguido no processo judicial.

Uma última questão que não quero deixar de abordar é o fato de que a Praia do Saco tem sido cada vez mais ocupada pelas pessoas que buscam o refúgio nos locais mais próximos à natureza, em razão da pandemia da covid-19. Não podemos deixar de mencionar que as áreas objeto deste conflito, estão cada vez mais sendo ocupadas.

O resultado do conflito da ocupação imobiliária na APA Sul na região da Praia do Saco é uma concentração de fatores, influências, interesses e normas legais, que agregam uma alta complexidade ao meio ambiente natural e urbano. Este cenário proporciona desafios ímpares ao Direito, uma vez que exige uma compreensão articulada e simultânea das particularidades da região, do ponto de vista físico, jurídico, econômico, social e ambiental.

Com efeito, no processo de urbanização litorânea, a partir da verificação das disputas pelo espaço, fica evidenciado o conflito entre os direitos da natureza, o direito à moradia, o direito à cidade, o direito ao saneamento básico, todos decorrentes do direito natural, por serem indispensáveis à existência humana na terra, ou seja, uma série de utopias que se materializam em distopias.

Considerações Finais

Na obra “O queijo e os vermes”, Menocchio, o moleiro, questiona se tudo o que se vê é Deus. Pergunta ele: o céu, a terra, o mar, o ar, o abismo e o inferno, tudo é Deus? Para ele, a vida surge da putrefação, onde o



queijo primordial do qual nascem vermes e dele se alimentam. Fazendo um paralelo com o caso da Praia do Saco, o queijo seria a natureza e os vermes aqueles que de um lado dependem dela para sua subsistência e, de outro lado, posicionam os que se utilizam dos bens naturais como objeto de exploração a serviço do capital. Assim, ao se compreender que o homem surge na natureza e dela necessita para sobreviver, faz-se necessário o discernimento de que tal fato não o faz detentor absoluto de todos os recursos disponíveis, como se fossem infinitos e dissociados desta ambiência social. Isso o faz integrante da natureza, de sorte que ambos necessitam uns dos outros numa visão sistêmica, em que todos são Deus e que fazem parte da sua própria criação genética.

Os proprietários de recursos naturais e bens ambientais, a que título for sob o ponto de vista ético, não são mais do que gestores desse patrimônio, com o agravante de serem tanto mais cobráveis quanto mais manipularem e utilizarem tais recursos e bens, usufruindo deles em detrimento dos interesses comunitários. A ausência estatal, em todas as suas searas, não deve ser socorrida por atos unilaterais e exclusivos de um só dos Poderes, pois todos são corresponsáveis pelo caos hoje instalado, de maneira que os mais pobres não devem pagar essa conta sozinhos.

Leonardo Boff (2004) afirma que a falsa crença de que a Terra tem recursos ilimitados vem causando uma crise nos modelos tradicionais de produção.

Partindo-se da premissa de que o ser humano integra e interage com o meio ambiente e, conseqüentemente, nele provoca mudanças, assim como há uma a finitude dos recursos naturais, a discussão filosófica de uma ética ambiental se sobrepõe à proporção que se faz necessário reorientar as condutas humanas em relação ao meio ambiente, para que a conscientização e atitudes novas sejam despertadas o quanto antes na humanidade.

A crise socioambiental contemporânea está intimamente relacionada com o pensamento filosófico que parte de uma ideia de



dominação do ser humano em face da natureza, fundado na concepção segundo a qual o homem é quem ocupa o centro do Universo e, neste modo de pensar, a natureza estaria em posição submissa e, por isso, podemos usá-la e abusá-la sem restrições.

Portanto, o grande desafio está em estabelecer uma convivência justa entre a ideia da finitude dos recursos naturais, com o desenvolvimento econômico, atentando-se para a promoção do bem comum e para a melhora da qualidade de vida das gerações presentes e futuras.

No caso concreto da Praia do Saco, nas decisões judiciais e manifestações do MPF, identifiquei de forma clara a ideia da natureza intocada como soberana, desconsiderando os diversos saberes e, especialmente, os impactos sociais das medidas e o pluralismo social existente, num espaço recheado de contradições, onde a luta pela ocupação do litoral, seja para primeira ou segunda moradia, é uma batalha travada com “arma em punho” contra uma população desarmada e carente de organização.

Raquel Rolnik afirma que

para dar conta dos “pluralismos jurídicos” que operam na coexistência e no conflito de diferentes ordens jurídicas mobilizadas por moradores em suas lutas por permanência, seria preciso olhar para a história social e política de cada lugar e, nesta perspectiva, evidenciamos a importância da luta pelo direito à moradia e ao meio ambiente, de forma paralela (2017, p. 135).

Por outro lado, essa utopia de que o ser humano está no centro de tudo causa o descontrole sobre o consumo e ausência de proteção ao meio ambiente. Em decorrência, a distopia que encontrei é que muitas ações de “proteção” estão sendo promovidas como forma de engabelar uma pseudopreocupação com o meio ambiente, desconsiderando o ser humano como parte de todo o sistema e merecedor de proteção na mesma escala de valores.



Necessitamos de uma nova ética, que não é tão nova assim, mas que precisa ser aplicada, rompendo-se com o paradigma antropocêntrico clássico, ampliando-se os valores do meio termo, do equilíbrio, através do desenvolvimento das virtudes humanas, aproximando o homem de uma relação de reciprocidade com a natureza e abandonando a postura parasitária em que ainda se encontra.

Se faz necessário um equilíbrio entre o coletivo e o individual na forma de políticas públicas efetivas, pois o meio ambiente urbano precisa compatibilizar a economia com as condições mínimas de democracia, de moradia.

O direito à moradia em áreas de preservação permanente deve ser preservado em favor daqueles que ao tempo da ocupação consideravam o espaço como passível de utilização. Aos Estado, aos Municípios e à União cabem viabilizar espaços públicos heterogêneos e plurais e implementar uma ostensiva fiscalização e coibição para novas ocupações e novas degradações ambientais, assim como determinar as medidas compensatórias pelos danos já ocorridos.

A natureza precisa ser protegida, mas demolir tudo o que já existe sob a perspectiva de que houve violação às normas, sendo que os entes públicos em geral foram inoperantes quanto às suas competências, é uma decisão que viola os preceitos jurídicos do equilíbrio e da ponderação. O Estado precisa gerir os espaços territoriais protegidos com efetividade e não apenas teoricamente, utilizando dos instrumentos já previstos em lei, a exemplo do Zoneamento Ecológico Econômico e outros documentos como o Plano Diretor, a Reurb da lei nº 13.465/2017, ou a Demarcação Urbanística e Legitimação da Posse da Lei nº 11977/2009, dentre outros instrumento que possam ser criados e implementados efetivamente sem ficar apenas no mundo das ideias.

Como compatibilizar o uso do território especialmente protegido com moradia sem essa regulação? Desse modo é necessário avançar no mapeamento dessas áreas numa escala onde os imóveis sejam claramente identificados e os riscos ambientais analisados particularmente, pois nem todos eles encontram-se ameaçados pela erosão marítima e daí um trabalho mais meticuloso poderá aferir os riscos



efetivos de cada um e, partindo-se dessa constatação, poderão vir a ser demolidos os não.

Grande parte dos imóveis edificados na praia do Saco estão em sua maioria em área de preservação permanente. No entanto, como essas APPs estão localizadas dentro de uma APA, considerada unidade de conservação para uso sustentável, não há impedimentos para a manutenção das moradias e outras atividades, desde que se adaptem ao uso sustentável devidamente regulamentado pelos entes públicos dentro de suas esferas de atribuição e competência. As pessoas e o meio ambiente não podem pagar o preço hoje por causa de um fenômeno que ocorre no Brasil desde o início de sua ocupação. Partindo-se dessa lógica, eu poderia argumentar que a maioria das cidades localizadas em zona costeira deveria ser demolida, por configurarem uma infração ambiental permanente.

A avaliação para a resolução do caso da praia do Saco, onde se verifica a colisão de princípios e direitos que estão no mesmo patamar hierárquico, como moradia e meio ambiente, no horizonte de uma racionalidade do discurso por meio do recurso da proporcionalidade, imperatividade e adequação é crucial para uma decisão que possa compatibilizar direitos em conflito. Imprescindível ainda é o diálogo dos saberes, ou seja, a interdisciplinaridade, cuja importância é crucial e urgente para a reorganização deste espaço a ser protegido e, ao mesmo tempo, utilizado de forma sustentável recompondo e minimizando os conflitos.

Referências

Boff, Leonardo. **Saber cuidar: Ética do Humano – Compaixão pela Terra**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

Brasil. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível: em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm Acesso em 06 dez 2017.

Brasil. Decreto nº 23.793, de 23 de janeiro de 1934. **Código Florestal**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF. Data da publicação 23 de janeiro de 1934, revogado pela Lei Federal nº 4.771, de 15



de setembro de 1965. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d23793.htm>.

Brasil. Lei Federal nº 12.651, de 25 de maio de 2012. **Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa.** Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF. Data da publicação 25 de maio de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/L12651compilado.htm>.

Brasil. Lei Federal nº 4.771, de 15 de setembro de 1965. **Código Florestal.** Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF. Data da publicação 15 de setembro de 1965 e revogada pela Lei 12.651, de 25 de maio de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/14771.htm#art50>.

Brasil. Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. **Política Nacional do Meio Ambiente.** Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF. Data da publicação 31 de agosto de 1981. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6938.htm>.

Brasil. Resolução CONAMA nº 303, de 20 de março de 2002. **Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente.** Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF. Data da publicação 13 de maio de 2002. <Disponível em <http://www2.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=299>>.

Brasil. Decreto nº 7.830 de 17 de outubro de 2012. **Dispõe sobre o Sistema de Cadastro Ambiental Rural, o Cadastro Ambiental Rural, estabelece normas de caráter geral aos Programas de Regularização Ambiental,** de que trata a Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012, e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF. Data da publicação 17 de outubro de 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Decreto/D7830.htm>.

Daud, S. dos S.; Trindade, J. V. da. **Desafios e perspectivas para a efetivação da proteção jurídica ao meio ambiente na zona costeira brasileira.** In Revista GeoNordeste, São Cristóvão, Ano XXX, n. 1, p. 162-179, Jan./Jun. 2019. ISSN: 2318-2695, Disponível em <https://www.researchgate.net/publication/334265980_DESAFIOS_E_PERSPECTIVAS_PARA_A_EFETIVACAO_DA_PROTECAO_JURIDICA_AO_MEIO_AMBIENTE_NA_ZONA_COSTEIRA_BRASILEIRA_CHALLENGES_AND_PERSPECTIVES_FOR_THE_EFFECTIVENESS_OF_LEGAL_PROTECTION_TO_THE_ENVIRONMENT_IN_>, Acesso em 15 de jun., 2019.

Diagnóstico da zona costeira do estado de sergipe, programa nacional de desenvolvimento do turismo em sergipe. Disponível em <<http://projects.mcrit.com/gerco/index.php/produtos/9-projects/127-produto-2-relatorio-do-diagnostico-da-zona-costeira-do-estado>>. Acesso em 10 jan. 2019.



Diário Oficial da União. (1981) - **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 - Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.** Publicado no D.O.U de 2.9.1981, Brasília, DF, Brasil. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm
D.O.U. (1988c) - Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988 - Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Publicado no D.O.U. de 18.5.1998, Brasília, DF, Brasil. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7661.htm>

Diegues, Antonio Carlos Santana. **O Mito Moderno da Natureza Intocada.** 3. ed. São Paulo: Hucitec Núcleo de Apoio à Pesquisa sobre Populações Humanas e Áreas Úmidas Brasileiras, USP, 2001.

Diegues, Antonio Carlos Santana. **Povos e águas:** inventário de águas úmidas brasileiras. São Paulo: NUPAUB-USP, 2002.

Farias, Paulo José Leite. **Competência federativa e proteção ambiental.** Porto Alegre: S. Antônio Fabris, 1999

Larrère, Catherine e Raphael. **Do Bom Uso da Natureza:** para uma filosofia do meio ambiente. Lisboa: Instituto Piaget, 1997.

Leff, Enrique. **Saber Ambiental: sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder.** 11.ed, Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.

Leff, Enrique. **Complexidade, Racionalidade Ambiental e Diálogo de Saberes.** In Educação & Realidade, v. 34, n. 3 (2009), Disponível em Complexidade, Racionalidade Ambiental e Diálogo de Saberes | Leff | Educação & Realidade (ufrgs.br), Acesso em em 20, mai, 2018.

Machado, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro.** 24.ed., São Paulo: Malheiros, 2016.

Milaré, Édís. **Direito do Ambiente.** 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015.

Oliveira, Maria Regina de; Nicolodi, João Luiz. **In Revista de Gestão Costeira Integrada.** Journal of Integrated Coastal Zone Management 12(1):89-98 (2012), A Gestão Costeira no Brasil e os dez anos do Projeto Orla.Uma análise sob a ótica do poder público Disponível em https://gaigerco.furg.br/images/Arquivos-PDF/rgci-308_Oliveira__Nicolodi.pdf; Acesso em: 25 mai. 2019.

Pertille, Carla Talita *et al.* **Comparativo das diretrizes dos códigos florestais de 1965 e 2012.** In Extensão Rural, DEAER – CCR – UFSM, Santa Maria, v.24, n.2, abr./jun. 2017. Disponível em <http://oaji.net/articles/2017/1572-1522534884.pdf>, Acesso em: 10 mai.2020.

Rolnik, Raquel. **Guerra dos lugares:** a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015.



Sergipe. **Justiça Federal da Seção Judiciária de Estância/SE.** Processo nº 0800002-72.2014.04.5.8502. Requerente: Ministério Público Federal. Requeridos: Diocese de Estância, Município de Estância, Administração Estadual do Meio Ambiente – ADEMA, Estado de Sergipe, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos recursos naturais renováveis – IBAMA, União Federal e outros. Estância, 2014. Disponível em <https://pje.jfse.jus.br/pje/login.seam>, Acesso em: 20 de mai.2020.



QUANDO A SEGURANÇA ENTRA EM CENA: ARQUITETURA DO MEDO NOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS EM ARACAJU/SE

 Catharina Nunes Cruz¹

 Sarah Lúcia Alves França²

NUMA SOCIEDADE MARCADA por conflitos de classes e violência urbana, as desigualdades sociais são evidentes e se manifestam no espaço urbano, estabelecendo padrões de *status* social, explorados pelo mercado imobiliário como mercadorias. Desde a década de setenta, um novo estilo de vida associado às possibilidades de moradia distante do caos dos centros urbanos, com amenidades privativas, sob a forma de condomínios horizontais fechados, passou a ser protagonista

¹ Arquiteta e urbanista, graduada pela Universidade Federal de Sergipe (UFS) (2021), com Trabalho de Conclusão de Curso na área de Produção da Habitação e Planejamento Urbano. Membro do Grupo de Pesquisa CEPUR - Centro de Estudos de Planejamento e Práticas Urbanas e Regionais, do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UFS. Hoje, atua profissionalmente na área de projeto de arquitetura e planejamento urbano, com experiência em habitação social e regularização fundiária. catharinanunes@hotmail.com

² Arquiteta e urbanista pela Universidade Tiradentes (2004), mestre e doutora pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (PPGAU/UFF) (2016). Professora adjunta do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe (UFS). Becária Tesista do Lincoln Institute of Land Policy (2014) e Líder do Centro de Estudos de Planejamento e Práticas Urbanas e Regionais (CEPUR/DAU-UFS). Tem experiência em projetos de arquitetura e urbanismo, planejamento urbano e regional, legislação urbanística, produção habitacional, expansão urbana e habitação popular. sarahfranca@academico.ufs.br



na sociedade contemporânea brasileira (Caldeira, 2003; Reis, 2006; Sposito, 2013).

Com a difusão do automóvel nesse período, o conceito de morar, a partir do desejo de exclusividade, *status*, homogeneidade social e segurança, acarretou numa larga produção de empreendimentos fechados, agregando itens básicos como áreas de lazer, praças exclusivas, salão de beleza, espaços para pets, entre outros, apreciando, cada vez mais, a vida enclausurada e desassociando esses serviços da cidade real (Sposito, 2013).

Nesse processo, o papel do mercado imobiliário foi fundamental para vender a moradia em condomínios fechados através de técnicas de propaganda e *marketing*. A utilização de frases como “venha morar no paraíso”, “viva com exclusividade”, “segurança e tranquilidade para você e sua família”, é reflexo dos desejos de segurança, comodidade, conforto e homogeneidade social da sociedade contemporânea (Vargas, 2014; Sposito, 2013; Caldeira, 2003).

A ideia de violência e sensação de insegurança, associadas a um modo de vida coletivo privado e desassociado da vida urbana, têm como consequência a ampliação de um nicho de atuação do mercado imobiliário, que se aproveita desse “medo generalizado” para implementar condomínios fechados. Assim, a homogeneidade, exclusividade e segurança são reconhecidas por um conjunto de elementos arquitetônicos de controle de acesso e vigilância oferecidos pelo empreendimento, como muros altos, cercas elétricas, câmeras de segurança, controle no acesso de entrada e saída de moradores e visitantes (Possidônio et al, 2003; Ferraz, 2006).

Desde 1990, os condomínios horizontais da capital sergipana, Aracaju, têm atraído, cada vez mais, uma parcela da população a fim de “fugir” do caos, para viver próximo à praia e à natureza. O estoque de terras das construtoras, a demanda por áreas de lazer e verdes, o congestionamento e a degradação da área urbana central, somados ao crescimento das taxas de violência, contribuíram para o fortalecimento



da inserção dos condomínios horizontais, em especial, na região ao sul de Aracaju, mas que ao longo dos anos também se espalhou para outros bairros de Aracaju (França, 2019).

Neste capítulo, do E-book “Distopias do Litoral” será analisada a “arquitetura do medo”³ reproduzida pelo mercado imobiliário nos condomínios horizontais fechados em Aracaju/SE. Esse olhar sobre o isolamento dos moradores dentro de muros “seguros e exclusivos” e suas consequências é relevante em função dos entraves causados à sociedade como repulsa à cidade de muitos, prejudicando o cotidiano dos que vivem às margens desses empreendimentos. Para isso, foi realizado o levantamento de dados sobre os empreendimentos e suas características na Empresa Municipal de Obras e Urbanização, organizados em tabelas e especializados em cartografias. Além disso, foram feitas entrevistas junto aos moradores, e visitas de campo que detectaram elementos arquitetônicos do “medo” presentes nos condomínios horizontais, e, por fim, levantamento dos anúncios e folders dos empreendimentos.

Condomínios horizontais fechados como uma nova forma de moradia contemporânea em Aracaju

França (2019) aponta que, desde 1990, os condomínios horizontais foram objeto da atuação do mercado imobiliário, no processo de expansão urbana dispersa em direção à zona sul, Zona de Expansão Urbana, considerada zona rural até 1982. O baixo valor da terra, as extensões de vazios urbanos e, especialmente, a localização privilegiada entre a faixa litorânea e o Rio Vaza Barris, somada à riqueza de ecossistemas como dunas, mangues e rios, foram fatores determinantes

³ “Arquitetura do Medo” é o efeito da busca pela proteção da violência urbana na produção arquitetônica contemporânea, como por exemplo a “medievalização” da arquitetura residencial que combina estratégias de proteção patrimonial com linguagens arquitetônicas que reproduzem o caráter medieval e/ou carcerário (Ferraz, 2006).



para que mercado imobiliário investisse neste tipo de empreendimento que, naquele momento, era voltado para residências de veraneio.

A construção dos Condomínios Horizontais Fechados (CHF), distantes dos bairros urbanizados, dos núcleos de trabalho e com ausência de infraestrutura e serviços públicos é compensada pelo privilégio de morar próximo à praia e imerso à natureza, sinônimo de “melhores condições de vida”, segundo o discurso do mercado imobiliário. Assim, a fuga da vida corrida do centro e da violência da cidade, a exclusividade para moradores de maior poder econômico, que dispõem de transporte particular, são elementos que atraem a este “novo estilo de vida” em Aracaju.

Esse novo produto imobiliário trouxe consigo conceitos como “exclusividade, *status*, segurança e sensação de pertencimento a um determinado grupo social”, ou seja, conviver de forma hegemônica, com outros do mesmo nível de renda (França, 2019, p. 43). A ênfase dos espaços coletivos privados e dotados de conforto se contrapõe à utilização dos espaços da cidade. Isso remete à afirmação de Caldeira (2003, p. 258) de que os condomínios “ênfatizam o valor do que é privado e restrito, ao mesmo tempo que desvalorizam o que é público e aberto na cidade”.

É importante mencionar que os condomínios horizontais estão divididos em duas tipologias: **condomínios de casas** e **condomínios de lotes** (loteamento fechado). No primeiro, o objeto de venda é o lote com a casa padronizada, arquitetonicamente construída previamente pela construtora. No condomínio de lotes, o objeto de venda é o lote e a edificação é construída posteriormente pelo proprietário, de forma personalizada, de acordo com suas necessidades, recursos, permitindo assim, uma diversidade de estilos arquitetônicos no interior do empreendimento (Figura 1). Ambos os tipos de condomínios oferecem equipamentos de lazer comunitários.



Figura 1. Diferença condomínio de casas (amarelo) e condomínio de lotes (vermelho)



Fonte: Imagem satélite capturada do Google Earth com edição dos autores, dezembro/2020

Foi realizada uma pesquisa⁴ para mapear os condomínios horizontais em Aracaju através do levantamento de informações na Empresa Municipal de Obras e Urbanização da Prefeitura e, posteriormente, de visitas em campo a fim de atualizar os dados de França (2019). A pesquisa seguiu os seguintes critérios de seleção dos empreendimentos: 1) com base na escala, sendo acima de 20 unidades habitacionais, por serem, na sua grande maioria, de atuação mercadológica e apresentarem elementos voltados para segurança e exclusividade, além de maior impacto urbanístico, ambiental e social na cidade; 2) apenas aqueles condomínios construídos para garantir a efetividade da análise referente dos elementos arquitetônicos de segurança. Constatou-se que no período de 1990 a 2020 foram construídos 70 condomínios horizontais fechados (casas e lotes) acima de 20 unidades habitacionais em Aracaju.

⁴ O levantamento de informações foi realizado através da Divisão de Parcelamento em Condomínio (DPC) (setor de licenciamento de condomínios) no período de agosto/setembro de 2019 e novembro/dezembro de 2020.



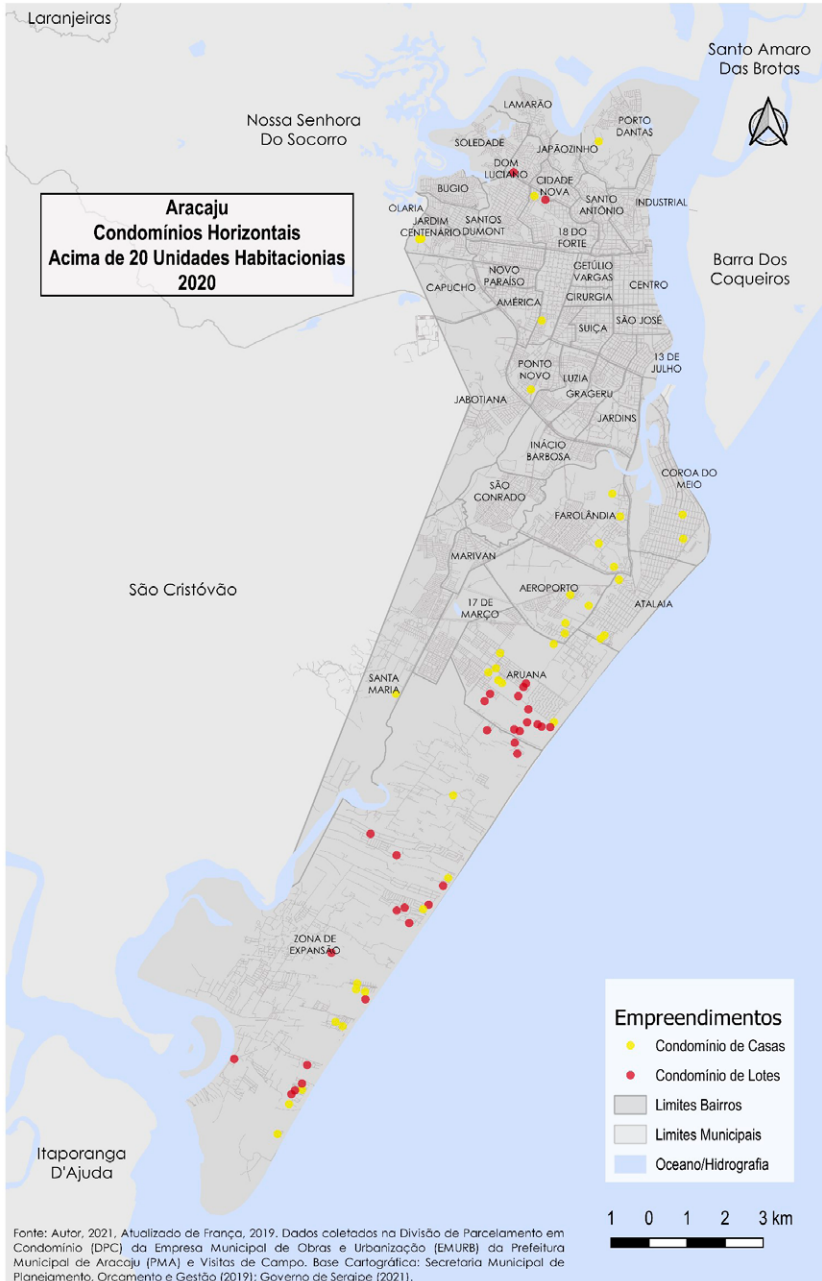
Quanto à distribuição dos CHF em Aracaju, observa-se a concentração na porção sul, privilegiada pela faixa litorânea. Nesta porção, bairros Farolândia, Coroa do Meio, Atalaia, Aeroporto, Santa Maria e Zona de Expansão Urbana (ZEU) receberam 62 empreendimentos, sendo que somente a ZEU foi alvo do licenciamento de 48 empreendimentos com 4.230 unidades habitacionais. Em contrapartida, na porção norte, onde vive a classe média e baixa, foram implantados 6 empreendimentos nos bairros Santos Dumont, Olaria, Porto Dantas, Siqueira Campos e Ponto Novo. Importante destacar dois condomínios de casas nesses dois **últimos** bairros, o Cond. Residencial Vivendas de Aracaju e o Residencial Moradas das Mangueiras, com 485 e 346 moradias respectivamente, se diferem da maioria, em termos de localização por estarem inseridos em bairros já urbanizados, centrais, de fácil acessibilidade e oferta de serviços públicos (Tabela 01 e Mapa 01).

Tabela 1. Aracaju Condomínios Horizontais por Bairro 1990-2020

Bairro	Empreendimentos		Unidades Habitacionais	
Aeroporto	4	5,71%	256	3,73%
Atalaia	3	4,29%	203	2,96%
Coroa do Meio	2	2,86%	59	0,86%
Farolândia	4	5,71%	175	2,55%
Olaria	2	2,86%	342	4,98%
Ponto Novo	1	1,43%	346	5,04%
Porto D'Antas	1	1,43%	197	2,87%
Santa Maria	1	1,43%	395	5,75%
Santos Dumont	3	4,29%	177	2,58%
Siqueira Campos	1	1,43%	485	7,06%
Zona de Expansão	48	68,57%	4230	61,62%
TOTAL	70		6865	

Fonte: Elaboração própria, ago./set/2019, dez/2020. Atualizado de França, 2019. Dados coletados na Divisão de Parcelamento em Condomínio (DPC) da Empresa Municipal de Obras e Urbanização (EMURB) da Prefeitura Municipal de Aracaju (PMA).

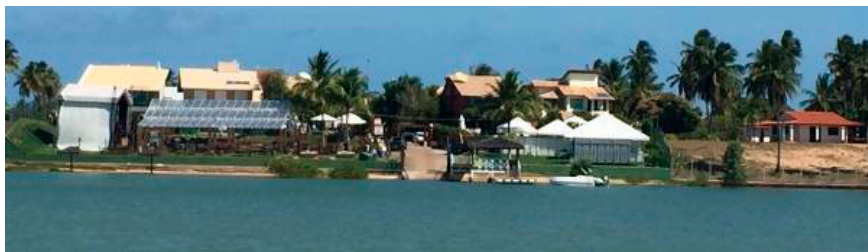




No caso dos empreendimentos localizados na porção litorânea, em especial na Coroa do Meio, Atalaia e Zona de Expansão Urbana (junto com a Aruana), as ideias de homogeneidade e controle social e exclusividade próximos à Orla de Atalaia, às praias, às margens da Rodovia Inácio Barbosa ou ao Rio Vaza Barris, estabelecem a construção de altos e contínuos muros e sistemas de segurança privada pelo incorporador, acentuando a separação entre interior e exterior e a segregação social (Caldeira, 2003; França, 2004; 2011; 2019).

No caso específico da ZEU, encontramos a construção de condomínios fechados para famílias de renda mais alta e observamos uma associação entre a estrutura do empreendimento e o privilégio da proximidade às amenidades naturais, que se tornam elementos de valorização do imóvel, pois também cria espaços com acesso exclusivo e privativo para áreas públicas, como ocorre nos empreendimentos às margens do Rio Vaza Barris (Figuras 2 e 3).

Figura 2. Localização privilegiada dos condomínios e residências unifamiliares às margens do Rio Vaza Barris



Fonte: Sarah França, outubro/2015

Além dos condomínios que beiram o rio e se apropriam de sua margem, privatizando o acesso aos seus moradores, existem aqueles que, situados na Rodovia Inácio Barbosa (Figuras 4 e 5), “são privilegiados pelo contato próximo com o mar e por melhores condições de acessibilidade” (França, 2004, p.78). Embora a faixa de praia não seja privatizada, em função da existência da via, a distância do centro dificulta e limita o acesso para os que não dispõem de transporte particular e/ou moram

em bairros na porção norte, tornando a área mais segregada em prol da população de alta renda, turistas ou visitantes.

Figura 3. Condomínios com acesso privado ao Rio Vaza Barris (Marine Residence e Rio Vermelho)



Figuras 4 e 5. Empreendimentos localizados à beira mar e espaço público conservado por condomínio



Fonte: Autores, março e janeiro/2021



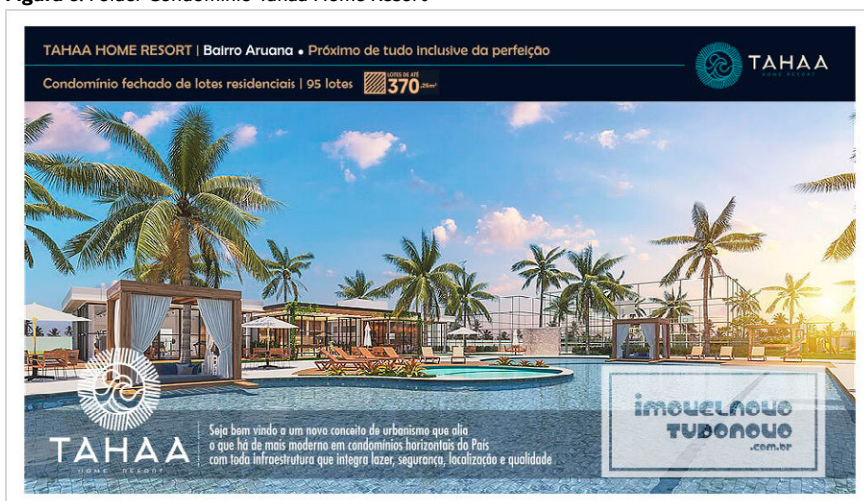
Além da localização privilegiada e da proximidade com as amenidades naturais, a busca pela segurança tem tido destaque na venda dos condomínios horizontais fechados. Além da qualidade de vida, a tranquilidade de ter sua família sempre segura é um dos atrativos utilizados pelo mercado imobiliário para a promoção e disseminação dessa tipologia e que acaba sendo incorporado no discurso dos moradores:

O que motivou, primeiro foi o espaço físico que aumentou bastante, o segundo que a gente sempre teve esse desejo de morar em casa, em ter essa praticidade, essa privacidade também [...] outro motivo foram os itens de lazer que o condomínio oferece [...]. Em questão de segurança, aqui tem um pouquinho mais, onde nós morávamos tinha também, era um condomínio fechado, mas ainda assim não tinham esse cuidado que aqui tem [...] (Morador de Condomínio Horizontal Fechado, 2020)

A influência do *marketing* imobiliário pode ser observada nos folders de lançamento desses empreendimentos, cuja venda da tranquilidade é ponto sempre presente (Figura 6 e 7). Na figura 06, o foco é a piscina, o sol, o coqueiro, o espaço de lazer sem pessoas, todos elementos que evocam a ideia de tranquilidade. O sentimento de segurança em conjunto com a qualidade de vida, através do acesso a amenidades naturais e áreas de lazer completas, são desejos que esses empreendimentos prometem atender. Sendo assim, entende-se que o objeto de venda não é apenas o lote ou a casa, ou os elementos de lazer e de segurança, mas também as emoções que eles podem proporcionar: ou seja, existe uma transformação dos sentimentos em produto e a incorporação destes ao produto físico da moradia, e sua venda conduzida pelas estratégias de *marketing* imobiliário (Vargas, 2014).



Figura 6. Folder Condomínio Tahaa Home Resort



Fonte: Imóvel Novo Tudo Novo, janeiro/2021



Neste E-book se discute as distopias do litoral. Neste capítulo, está explícito que o *marketing* dos condomínios horizontais produz uma imagem utópica de segurança que se concretiza na realidade. A análise dos anúncios de alguns desses empreendimentos permite



relacionar a proposta com o que foi construído e implantado. É a sincronização entre a utopia vendida nos anúncios das construtoras com a construção de elementos de segurança (próximo tópico), seguida da sensação de segurança dos moderados (tópico subsequente) que é o foco deste capítulo.

Arquitetura do medo nos condomínios horizontais fechados em Aracaju

Para suprir a demanda de qualidade de vida, exclusividade e homogeneidade social apresentadas nas propagandas, o mercado imobiliário passou a inserir, em seus empreendimentos, elementos arquitetônicos voltados para disseminar a sensação de segurança para seus moradores. Os altos muros revestidos de arame farpado e/ou cercas elétricas, áreas entre portões (célula) para uma maior segurança na entrada e, principalmente, a guarita de acesso, foram os elementos visualizados com mais frequência nas visitas de campo⁵.

Os elementos de segurança identificados nas visitas de campo foram: 1) guarita, 2) cerca de arame farpado, 3) cerca elétrica, 4) sistema de monitoramento por câmeras, 5) interfone distanciado da guarita, 6) entrada diferenciada de moradores e visitantes, 7) entrada exclusiva para serviços e cargas, 8) célula (cancela) entre portões, 9) TAG magnética para acesso de veículos, 10) acesso por biometria e/ou cartão magnético. A presença destes elementos foi a base de nosso cálculo sobre o nível de segurança dos empreendimentos⁶, sendo que a presença de todos os dez itens concede ao condomínio nível dez de segurança, e o que não apresenta nenhum deles, nível zero (Quadro 02). Quatro empreendimentos estão em fase de construção, o Sun Coast (Zona de Expansão), o Bela Vista

⁵ Esses elementos de segurança dos empreendimentos foram fotografados, catalogados, tabulados e classificados, determinando o nível de segurança dos empreendimentos de acordo com a presença desses elementos.

⁶ Classificação elaborada pelos autores.



Condomínio Clube (Porto D'Antas), o Horto Santa Maria (Santa Maria) e o Tahaa Home Resort (Zona de Expansão), não sendo possível identificar os elementos de segurança dos mesmos.

Quadro 2. Aracaju Níveis de Segurança nos Condomínios Horizontais 1990-2020

Nível de Segurança	Situação	Quantidade de Empreendimentos
-	Em Construção	4
Nível 0 (baixo)	Sem Elementos de Segurança	1
Nível 1 (baixo)	01 Elemento de Segurança	2
Nível 2 (baixo)	02 Elementos de Segurança	2
Nível 3 (baixo)	03 Elementos de Segurança	17
Nível 4 (médio)	04 Elementos de Segurança	19
Nível 5 (médio)	05 Elementos de Segurança	9
Nível 6 (médio)	06 Elementos de Segurança	8
Nível 7 (médio)	07 Elementos de Segurança	4
Nível 8 (alto)	08 Elementos de Segurança	1
Nível 9 (alto)	09 Elementos de Segurança	2
Nível 10 (alto)	10 Elementos de Segurança	1

Fonte: Autores, 2021.

Dos 70 empreendimentos analisados, os 22 que dispõem de nível de segurança baixo (níveis zero a três) apresentam elementos de segurança mais comuns (guarita, cerca de arame farpado e/ou elétrica e sistema de monitoramento), e não apresentam em nenhum caso elementos mais sofisticados como: 5) interfone distanciado, 6) entrada diferenciada para moradores e visitantes, 7) entrada exclusiva de serviço/cargas, 8) célula entre portões, 9) TAG magnética para veículos e 10) acesso por biometria e/ou cartão magnético.

Já os 40 de nível médio (níveis de quatro a sete) estão no mesmo nível por apresentarem o mesmo número de elementos, mas divergem nos tipos de elemento de segurança utilizados. Dos quatro empreendimentos com alto nível de segurança, com nível oito, o Morada da Praia II (Zona de Expansão) não apresenta célula entre portões e entrada exclusiva de serviço. Já os empreendimentos de nível nove, o Morada da Praia I (Zona de Expansão) não foi constatada a presença de cerca de arame farpado, e o Alamedas do Sol (Zona de Expansão) não



possui entrada exclusiva de serviço. O único empreendimento nível dez0 de segurança, que apresenta todos os elementos de segurança, é o Park Ville Condominium (Farolândia) (Mapa 2).

Nos condomínios fechados, os sistemas de monitoramento e a manutenção dos funcionários que garantam o funcionamento desses sistemas geram um custo, que deve ser repassado para os condôminos em forma de taxas. Além disso, o condomínio deve contar com uma boa administração na gestão sindical, pois esta interfere no descuido e abandono do sistema de condomínio fechado. Elementos como cerca elétrica e/ou câmeras de monitoramento exigem, além da instalação física, uma instalação eletrônica, o que demanda manutenção constante. Mas, apenas a presença deles já é considerada suficiente para atuar na sensação de segurança de quem está dentro e na inibição da aproximação dos não moradores.

Os muros altos que se prolongam por quadras e quarteirões são a representação de “enclaves fortificados” para manter longe os indesejáveis, ao mesmo tempo que cercam os iguais gerando um processo de homogeneidade social. Além dos muros altos, verdadeiras barreiras de concreto, elementos de segurança como o arame farpado e a cerca elétrica são avisos de distanciamento para quem está fora dos limites por eles determinados (Figura 8). Embora essas barreiras fortaleçam a sensação de segurança quanto à criminalidade, não são de forma alguma um certificado de segurança absoluto.



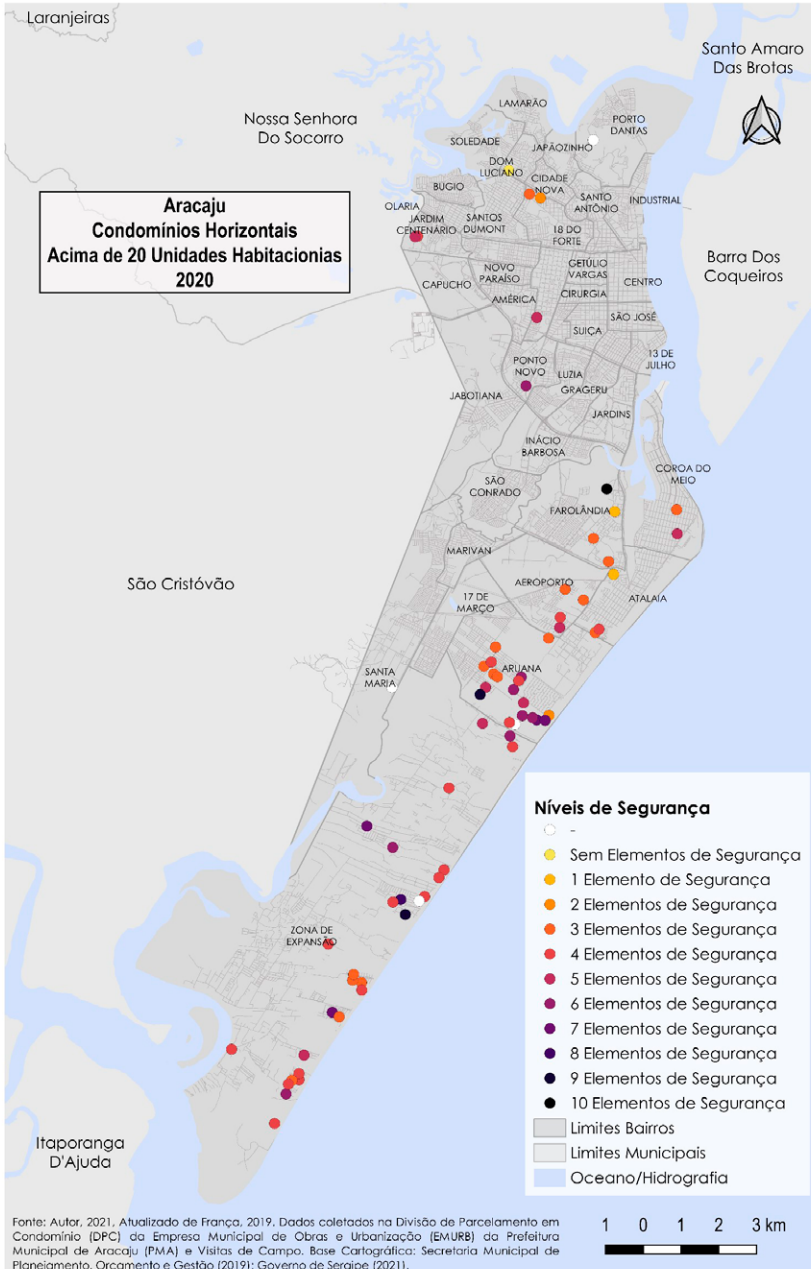


Figura 8. Muro externo de condomínio horizontal fechado em Aracaju

Fonte: Autores, novembro/2020

O principal elemento arquitetônico observado nos empreendimentos visitados foram as guaritas de acesso. A guarita deixou de ser apenas uma portaria que garante a segurança pelo controle da entrada e saída de moradores e visitantes e passou a ser, também, uma questão de *status* socioeconômico (Figura 9). As guaritas têm sido apreciadas pelos compradores pela sua grandiosidade, presença de vidros e espelhos, acessos diferentes e *design* arquitetônico sofisticado. Além disso, podem oferecer diferentes “níveis de controle de acesso” em relação ao padrão do empreendimento, pois quanto mais requisitos de segurança ela abranger, mais valor é agregado ao empreendimento e aos que moram ali.

A guarita é o ponto mais vulnerável, pois é a passagem do exterior (da rua) para o interior do condomínio. Os níveis de controle de acesso podem ser determinados pela disposição de portões, que diferenciam o acesso para moradores e visitantes e até mesmo na presença de área (denominada anteriormente de “célula”) entre dois portões. O primeiro elemento, que é o acesso diferenciado por tipo de usuário, com portões e tipos de identificação diferentes, está presente em 13 dos 70 empreendimentos, e o acesso exclusivo para serviços e cargas está presente em apenas 3 dos

70 condomínios. Nos casos em que não há acesso exclusivo de serviço, é utilizado o acesso de visitante, quando existente.

Figura 9. Guarita de condomínio horizontal fechado em Aracaju



Fonte: Autores, novembro/2020

Além da entrada diferenciada para moradores e visitantes, importante destacar a célula entre portões, que é o espaço para verificação do morador ou visitante pelo vigilante, para dividir o acesso em duas etapas de entrada. Ao passar pelo primeiro portão, é necessário esperar o mesmo fechar para que o segundo seja aberto e o acesso ao condomínio seja liberado (Figura 10). Esse equipamento está presente em 8 dos 70 condomínios que compõem o estudo de caso do presente trabalho.

As guaritas contam com elementos para auxílio no controle de acesso. Além dos citados acima, existem outros elementos eletrônicos que fazem da guarita um sistema de segurança informatizado e proporcionam aumento na sensação de segurança ao entrar no condomínio. Equipamentos como identificação biométrica e/ou facial, TAGs de acesso magnético para veículos, presença de câmeras e interfones que permitem a comunicação com o interior da cabine da guarita, além de sistemas de alarmes (Figuras 11 e 12). 18 empreendimentos possuem TAG veicular para acesso de moradores, e 11 contam com equipamento para leitura biométrica e/ou de cartão magnético, sendo que desses 11, apenas o Residencial Vivendas de Aracaju (Siqueira Campos) não dispõe do sistema de TAG veicular simultaneamente.



QUANDO A SEGURANÇA ENTRA EM CENA

Figura 10. Célula entre portões em condomínio horizontal de Aracaju



Fonte: Autores, janeiro/2021

Figura 11 e 12. Entrada controlada por biometria e TAG de acesso magnético para veículos



Fonte: Autores, novembro/2020



Além do sistema de controle de acesso, o sistema de monitoramento também é requisito primordial no empreendimento. A presença de câmeras na entrada, nos muros e nas áreas comuns como parques infantis, salão de jogos, de festas, piscinas etc. são valorizadas pelos moradores que, em entrevistas realizadas, afirmam se sentir seguros. Dos 70 empreendimentos analisados, 62 têm sistema de câmeras. Tudo se passa como se as câmeras fossem guardas eletrônicos e, mesmo que elas estejam com defeito, somente a presença delas já é o suficiente para inibir algum tipo de violência.

A sensação de segurança é proveniente, principalmente, pelo monitoramento constante, seja por profissionais de segurança ou por equipamentos eletrônicos, como é descrito por uma moradora: **“Agente não se sente inseguro não [...] tem ronda, tem câmeras [...]”** (Morador B de Condomínio Horizontal Fechado, Aracaju, 2020).

Mas cabe ressaltar que todos os equipamentos eletrônicos estão sob os cuidados e responsabilidade do fator humano, que apesar de toda a facilidade, está suscetível a erros e, em casos extremos, podem tornar todo o sistema obsoleto. Após explicitar todos os elementos de segurança, a próxima seção explora se há de fato uma sensação de segurança nos CHF de Aracaju.

Sensação de Segurança nos Condomínios Horizontais Fechados em Aracaju

Para análise do discurso dos moradores sobre a sensação de segurança foram entrevistados oito moradores de condomínios de casa e de lotes na cidade de Aracaju⁷, com roteiro direcionado para

⁷ Oito entrevistas realizadas no período de 28 de novembro de 2020 a 15 de janeiro de 2021, sendo que o número reduzido se deu pela situação pandêmica que se iniciou em março de 2020 (causada pela manifestação do novo Coronavírus). Importante também apontar, que para garantir o anonimato dos moradores, bem como dos empreendimentos que moram, os entrevistados foram identificados por letras: Morador A, Morador B etc.



questões de sensação de segurança e focando nos motivos que fizeram com que os moradores optassem por morar em condomínios fechados. Cabe ressaltar que o público entrevistado é de classe média e alta, com relações distintas com a cidade, cujos lugares que fazem parte de seu cotidiano apresentam características semelhantes com o qual escolheram como moradia.

Quando perguntados sobre os motivos da ida para CHF, embora sejam citadas questões como espaço (para os que saíram de apartamentos em condomínios verticais) e as atrações diversas das áreas de lazer, a necessidade/procura pela segurança sempre esteve presente nas declarações, principalmente para os cinco entrevistados que tinham crianças.

[...] Aqui eu me sinto mais segura do que no apartamento, porque aqui apesar de ser amplo é **um lugar que eu sei que tem câmera, tem cerca elétrica, tem ronda** e todo mundo tá com o mesmo objetivo, olhando um pelo outro [...] (Morador G de Condomínio Horizontal Fechado, 2020)

Para cinco entrevistados, apenas o fato de o empreendimento ser fechado já promove uma segurança a mais do que nas casas voltadas para a rua, ou seja, a separação física da moradia com a cidade transmite um sentimento de liberdade, com possibilidade de andar nas ruas do condomínio sem a preocupação com a criminalidade. Assim, a descrença na eficácia da segurança pública permite o crescimento do mercado voltado para a segurança privada e influencia na busca pela vida entre muros, como afirma um morador entrevistado: “É por ele (condomínio) ser fechado mesmo, por ele ser a parte da cidade, que **existe um limite urbano que não deixa qualquer um entrar** [...] (Morador E de Condomínio Horizontal Fechado, 2021).

O fato de ser fisicamente fechado e seu acesso ser restrito é primordial para a sensação de segurança dos moradores, cuja confiança nos sistemas de segurança pode ser demonstrada ao observar as



residências dentro dos condomínios, com lotes abertos, sem muro frontal e com as laterais sem portão. As portas e janelas de vidro sem grades, são exemplos construtivos da sensação de segurança.

Eu moro aqui há uns três anos [...] e não tenho a chave de casa, não sei onde ficou a chave [...] **como minha casa as janelas não tem grade, é tudo vidro, se alguém quiser entrar é só quebrar o vidro e entra**, então eu não chaveio minha porta [...] ou seja, eu me sinto seguro, muito seguro[...] (Morador E de Condomínio Horizontal Fechado, 2021).

Ao se sentirem extremamente seguros, os moradores dos condomínios fechados passam a ser “descuidados”, com hábitos como esquecer o carro aberto na garagem, dormir com janelas abertas e deixar as portas destrancadas mesmo quando ausentes. Essas são demonstrações do excesso de confiança no sistema de segurança do condomínio, operado por pessoas.

A gente se sente muito seguro, eventualmente até dormimos de janela aberta (Morador A de Condomínio Horizontal Fechado, 2020).

Viajamos há um tempo atrás e perdi a chave da casa, desde então a **porta fica destrancada** [...] (Morador H de Condomínio Horizontal Fechado, 2021).

Todo mundo se sente tranquilo, e **minha porta em geral eu deixo aberta, assim, encostada, sem chave** [...] (Morador D de Condomínio Horizontal Fechado, 2021).

Os avançados circuitos internos de TV possibilitam a constante vigilância dos condôminos. No entanto, para suprir a necessidade dessa sensação de segurança, as famílias se colocam à mercê desse monitoramento e vigilância, e a privacidade é o preço a ser pago. Durante as entrevistas, o questionamento sobre a invasão de privacidade teve respostas surpreendentes, ficando evidente que o monitoramento se tornou tão comum, que passa despercebido no cotidiano dos moradores.



Pergunta: As câmeras incomodam a senhora? Resposta: Não, pelo contrário, eu acho que é uma segurança, **eu acho ótimo, porque eu tenho certeza que eu estou sendo vigiada**. E eu acho ótimo, pra minha segurança eu acho ótimo (Morador G de Condomínio Horizontal Fechado, 2020).

A aprovação da vigilância pelos moradores entrevistados ocorre não somente para manter a violência fora dos muros do condomínio, mas também para manter os funcionários sob o olhar constante. A câmera voltada para o parque infantil tem função de vigiar as crianças e suas cuidadoras, podendo assim, ser usadas pelos condôminos para verificar se seu/sua funcionário(a) se comportou adequadamente. A busca pela homogeneidade social fica evidente nessa preocupação com a vigilância dos que não pertencem ao mesmo grupo social dos moradores.

Então, essas câmeras ficam tão bem alocadas que a gente até esquece que tá sendo filmado, **a gente nem sente que está sendo filmado** [...], mas eu acho importante, não me sinto constrangida não [...] **mas dentro (do espaço) das crianças eu acho que é até necessário, porque acontece alguma coisa, uma babá faz alguma coisa com a criança** [...] então eu acho interessante (Morador B de Condomínio Horizontal Fechado, 2020).

Os muros e todos os elementos que compõem o sistema de segurança oferecem maior tranquilidade aos moradores; no entanto, dentre os entrevistados, apenas um depoimento apontou questões voltadas a pseudosseguurança oferecida pelos condomínios. A sensação suscita um certo relapso com o que de fato, traz segurança para os moradores, e com a percepção que não existe uma segurança absoluta ocasiona em um maior cuidado com a segurança real.

Morar em um condomínio fechado, com certeza, traz uma sensação de segurança a mais do que se a gente morasse em casa



de rua. Então assim, eu entro, eu chego, boto meu carro, deixo minhas janelas abertas, a gente tem realmente essa segurança. Lógico e evidente que eu costumo sempre falar, às vezes o meu marido deixa a janela aberta e dorme de janela aberta, ou então vai para rua e deixa tudo aberto, mas aí eu volto e falo com ele, **não é porque a gente tá num condomínio fechado que a gente tem 100% de segurança, a gente sabe que essa sensação de segurança é uma falsa sensação, existe mas não significa que ela é absoluta** [...] Sim, me permite ficar mais tranquila, mas eu tomo os meus cuidados (Morador C de Condomínio Horizontal Fechado, 2020).

A proteção da criminalidade é diferente da proteção do medo, e a “psseudosseguurança” traz tranquilidade para os moradores, mesmo que a segurança em si não seja totalmente atendida. Essa tranquilidade é oferecida pela indústria do medo e seu *marketing*, presente no mercado da segurança privada e dos condomínios fechados, com seus equipamentos eletrônicos de monitoramento, controle de acesso e profissionais capacitados, essenciais para o funcionamento de um sistema de segurança e, assim, se constituem papel fundamental na escolha da moradia.

No entanto, nas entrevistas pode ser ressaltado o poder de convencimento que o *marketing* imobiliário exerce sobre os conceitos de viver bem. Uma vez comparado alguns folders⁸ desses empreendimentos horizontais fechados e o discurso de seus moradores surge o questionamento sobre qual seria a origem dessa insegurança: serão os empreendimentos uma solução para um problema urbano existente ou o poder do *marketing* é forte o bastante para seus moradores reproduzirem seu discurso de forma tão convencida?

⁸ Uma questão que merece ser melhor explorada é se há uma relação entre o grau de segurança dos condomínios horizontais fechados medidos por nós através da presença de dez elementos de segurança e o grau de sensação de segurança.



Considerações Finais

Neste capítulo foi possível ressaltar a arquitetura do medo nos condomínios horizontais fechados em Aracaju, Sergipe. A produção habitacional voltada para suprir a necessidade de segurança da sociedade incentiva a disseminação dos empreendimentos fechados e sua produção na capital, sobretudo, concentrados próximos ao litoral, tendo em vista o aproveitamento de amenidades naturais como a proximidade da praia e do rio Vaza Barris. Essas questões foram objetos de estudo do presente capítulo, cuja pesquisa demonstrou que todos dispõem elementos de segurança que caracterizam a “arquitetura do medo”, presentes em folders e propagandas em prol da venda da sensação de segurança.

A análise da produção dos condomínios horizontais fechados, de seus elementos de segurança e das sensações dos moradores percebeu, não apenas o discurso de venda desses empreendimentos, como também as impressões do pós-venda e da vivência dos atuais moradores, que por sua vez agregam em sua perspectiva muito do que é transmitido pelo mercado, expondo o poder de convencimento do *marketing* imobiliário. Também foi possível caracterizar os empreendimentos a partir do número de elementos de segurança presente, chegando a um nível de segurança para cada condomínio. Contudo, a princípio, observou-se que não há uma distopia entre o que é vendido e o que é vivenciado.

De fato, essa reflexão se faz importante pelas influências e consequências na vivência da cidade, não apenas o empreendimento em si, mas o comportamento de seus moradores e dos que mantém o ciclo de promoção dos empreendimentos na cidade. A cidade apresenta transformações dinâmicas e constantes, e estudos realizados são passíveis de alterações e atualizações, com o intuito de auxiliar na produção de cidades mais justas e democráticas e na melhoria de vida de seus moradores.



Referências

Caldeira, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. 2. ed. São Paulo, SP: Ed. 34, EDUSP, 2003.

Ferraz, Sonia. Maria Taddei; PiBic Colaboradores: Madeira, C; Furloni, C; Lages, G. S. Arquitetura da violência: morar com medo nas cidades. Quem tem medo de que e de quem nas cidades brasileiras contemporâneas? **Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, Brasil, v.5, 2006, p. 54-84.

França, Sarah Lúcia Alves. **Vetores da expansão urbana: Estado e mercado na produção de habitação em Aracaju-SE**. São Cristóvão: Editora UFS, 2019.

França, Sarah Lúcia Alves. **A produção do espaço na Zona de Expansão de Aracaju/SE: dispersão urbana, condomínios fechados e políticas públicas**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2011.

França, Sarah Lúcia Alves. **Os condomínios fechados na Zona de Expansão Urbana de Aracaju: uma nova modalidade de segregação sócio-espaçial**. Trabalho de conclusão de curso. Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Aracaju: Universidade Tiradentes, 2004.

POSSIDÔNIO, Edson Reis. **Medo como Mercadoria**. Vitruvius (Congresso Nacional de Iniciação Científica em Arquitetura e Urbanismo – CICAU 2002, Trabalho premiado 2: n° 024.01), São Paulo, 2003. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/02.024/2197?page=3>> Acesso: 04 de dezembro de 2020

Reis, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

Sposito, Maria Encarnação Beltrão; Góes, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: inserção urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

Vargas, Heliana Comin; Araujo, Cristina Pereira de. **Arquitetura e mercado Imobiliário**. São Paulo: Editora Manole, 2014.



OS HOTELEIROS DE MACEIÓ E A OCUPAÇÃO DO LITORAL (1950-2000)

 Antonio Daniel Alves Carvalho¹

 Marina de Souza Sartore²

DE ACORDO COM AS REVISTAS *Exame e Viagem e Turismo* (Salomão, 2021; Simonetti, 2020), Maceió está sendo um dos destinos mais procurados do Brasil no ano de 2021. Segundo Vasconcelos (2017), a turistificação, ou seja, o processo de configuração da cidade de Maceió enquanto objeto de consumo turístico é recente, e teve como ponto de partida a instalação do Hotel Alteza Jatiúca em 1979, pois as transformações do litoral de Maceió, assim como de qualquer outro litoral que possui turismo em massa, estão associadas às transformações da rede hoteleira.

¹ Doutorando em Sociologia na Universidade Federal de Sergipe, possui graduação em Ciências Sociais pela Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA) e mestrado em sociologia pela Universidade Federal de Alagoas. Tenho experiência em pesquisa e ensino na área de Sociologia, com ênfase em Sociologia Econômica, organizacional e do trabalho. antonio-daniel@outlook.com.br

² Graduada em Ciências Sociais (UFSCar), mestre em Engenharia de Produção (UFSCar), e doutora em ciências sociais (UFSCar) com passagem de doutorado Sanduíche pela EHES, França. Realizou pós-doutorado no RMIT, Melbourne e na USC, Sunshine Coast. É professora associada II na Universidade Federal de Sergipe e pesquisadora na área de Sociologia Econômica, com atual ênfase na Sociologia Econômica do Litoral. marinass@academico.ufs.br



Há pesquisas que exploram as transformações do litoral de Maceió pelas transformações da arquitetura urbana (Barbosa, 2009; Nogueira e Rocha, 2014), pelas transformações climáticas causadas pela arquitetura urbana (Almeida, 2020), ou sobre a instalação de hotéis na orla marítima de Maceió (Bulgarelli, 2012; Melo, 2017). Neste capítulo do Ebook *Distopias do Litoral*, nos debruçamos sobre as transformações do litoral de Maceió a partir dos agentes que protagonizaram o desenvolvimento da hotelaria em Maceió. O principal objetivo é suscitar o leitor ou leitora a olhar para os hotéis não somente como edifícios arquitetônicos, mas também, como expressões materiais de histórias de vida de seus hoteleiros. A sociologia está em compreender se há um padrão nos perfis dos hoteleiros que explique as visões de mundo que eles tinham e que moldam a forma como o litoral de Maceió foi ocupado.

O recorte temporal deste capítulo vai de 1950 até 2000. Argumentamos que, neste período, Maceió passou por três fases: a cidade doméstica, a cidade industrial e a cidade mercado (Boltanski, Thévenot, 1991). Na primeira, de 1950 a 1969, os valores da **cidade doméstica** são dominantes, ou seja, os gestores e fundadores dos hotéis viviam dentro da lógica doméstica na qual prevalecem os valores familiares e de contatos pessoais. Nesta lógica, a gestão dos hotéis fica por conta de famílias que passavam a gestão de “pai para filho” e recebiam os hóspedes pela lógica do “boca-a-boca”. Na segunda, os valores da **cidade industrial** são pautados pela profissionalização, pela eficácia e eficiência. Nesta lógica, a gestão dos hotéis passa a ser de grupos de companhia limitadas de famílias cujos gestores passaram por cursos superiores e desenvolviam estratégias como parcerias com o Estado, criação de entidades específicas pelos interesses do turismo e promoção de Maceió enquanto um destino turístico. Por fim, na terceira fase observa-se que os valores de busca ao lucro adentram em Maceió na forma de grupos de investimento nacionais e internacionais, culminando na instauração da **cidade mercado**.



Essas diferentes **idades** são construções analíticas que nos permitem compreender as lógicas de visão de mundo (ou, os modelos de mundo) aos quais correspondem as visões de cada hoteleiro (ou, os modelos de empresa). Quando uma **idade** se instaura, ela se torna o novo modelo ideal de vida (utopia) e deslegitima a cidade que lhe precedeu, caracterizando-a como problemática e obsoleta (distópica). Esta dialética reflete as guerras culturais (Grun, 1999) que estão por detrás das paredes de concreto de cada hotel. Por exemplo, uma primeira guerra cultural foi a descaracterização (distopia) de Maceió enquanto um local de comércio portuário de produtos agrícolas do começo do século XX, para a caracterização atual de Maceió enquanto um local de turismo de massa de “sol e mar”. Esta transformação foi possível porque agentes ligados ao mundo do comércio portuário e da produção de cana de açúcar se tornaram hoteleiros. A segunda guerra cultural foi a descaracterização (distopia) do Centro de Maceió como espaço de vanguarda do turismo de praia nos anos 50, 60 e 70. O litoral norte, a partir dos anos 80, passou a ser o espaço de vanguarda do turismo de sol e praia. Estas guerras culturais podem ser evidenciadas a partir da análise sistemática das histórias de vida, principalmente dos perfis de gestão, dos hoteleiros de Maceió.

A história da cidade de Maceió é marcada pelo comércio de mercadorias e pelas pessoas que transitavam pela cidade. Desde sua criação, a cidade registrava crescente comércio de produtos que chegavam e partiam pelo porto do Jaraguá, por suas vias lacustres e pela ferrovia (Barros, 2018; Craveiro, 1981, 1983). Craveiro (1981) afirma que “a povoação de Maceió já era um grande centro comercial de alguma importância; servindo de empório a uma vasta zona agrícola” (*ibid.* p. 17) que comercializava o açúcar, o algodão, o fumo, os cereais, as madeiras, os couros e outros produtos que vinham do interior do estado para o litoral.

O desenvolvimento do comércio condicionava Maceió a ser uma das poucas regiões urbanas de Alagoas, o que contrastava com o interior



rural, canavieiro e dos engenhos de açúcar. A urbanização da cidade possibilitou o aparecimento de hospedarias desde o Século XIX. Por exemplo, um dos primeiros hotéis de Maceió foi o Hotel do Comércio (Bulgarelli, 2012) e o Hotel Salvador (Jornal Das Alagoas, 1878), próximos ao porto da cidade no bairro do Jaraguá.

No ano 1937, Moreno Brandão escreveu um folheto “com o propósito a criação e desenvolvimento do turismo” (*ibid.* p. s/n. Prefacio) em Alagoas. Nesse material, ele descreveu a capital alagoana, Maceió, como uma cidade que “tem ruas largas, praças espaçosas, casas muito bem construídas e de elegante aspecto. Mantem florescente commercio(sic) com estrangeiro e com a as principais(sic) praças de maior importância do Brasil, pelo porto de Jaraguá” (Brandão, 2013. p. 5-6).

Brandão destaca a prosperidade da cidade e não menciona as praias de Maceió. Esse documento reflete a ideia da época de que o desenvolvimento da hotelaria de Maceió estava atrelado ao comércio.

Na década de 1950, o acesso a Maceió era feito em maior número por vias terrestres, por meio de rodovias e pelos trens da companhia *Great Western* que vinham de Paulo Afonso, na Bahia, cortando todo o Estado até o Porto do Jaraguá. O acesso também era feito por via marítima e por via fluvial, através da travessia das lagoas. Os hotéis eram localizados nas intermediações do comércio, das instituições financeiras e das repartições públicas da capital, o que facilitava a captação de hóspedes, além do fácil acesso à praia da Avenida, localizada no centro da cidade. Até os anos 1970, os hotéis da capital alagoana eram basicamente visitados por hóspedes que buscavam realizar atividades comerciais, políticas, visitas a familiares, eventos festivos, etc. A promoção do turismo de sol e praia do nordeste só se iniciou nos anos 70 (Castro, Souto, 2010). Mesmo assim, sabe-se que a Maceió era visitada por viajantes de cidades e estados próximos que iam às praias localizadas no centro da cidade e nos bairros de Pajuçara e Sobral. Mas, o foco era o comércio e, por isto, os hotéis da primeira metade do século XX ficavam, em sua maioria, no bairro Centro que era o mais urbanizado da cidade.



Figura 1. Avenida da Paz e Praia da Avenida em 1963



Fonte: Culturaaviagem, 2014³

Uma das distopias do litoral em Maceió foi a descaracterização da Praia da Avenida enquanto espaço de vanguarda para o litoral norte. Por volta dos anos sessenta, a praia da Avenida era um importante ponto turístico da cidade, onde eram realizados desfiles e festividades (carnaval, desfile de cívicos, etc.). Porém, em meados da década de oitenta, quando a poluição do riacho Salgadinho tornou a região imprópria para banho, os turistas se afastaram e hotéis faliram. No mesmo período, se iniciou a urbanização do bairro da Pajuçara, antes um espaço mais afastado, composto por uma vila de pescadores e casas de veraneio das famílias mais abastadas da cidade que substituiria a Praia da Avenida enquanto espaço de vanguarda.

³ Disponível em: Que saudades da Praia da Avenida, onde começou a relação de amor dos alagoanos com o mar <https://culturaaviagem.wordpress.com/2014/12/06/que-saudades-da-praia-da-avenida-onde-comecou-a-relacao-de-amor-dos-alagoanos-com-o-mar/> >. Acesso em: 25 jul 2020.



Com a urbanização da Pajuçara e abertura de ruas para norte da cidade, surgem os bairros da Ponta Verde e da Jatiúca. Este último recebeu o único Resort pé-na-areia urbano do Brasil, o Hotel Alteza Jatiúca, no ano de 1979, simbolizando o surgimento do turismo de sol e praia em Maceió. Em 1980 foi inaugurado o Ponta Verde Hotel, no bairro com o mesmo nome. O encontro do centro de Maceió com o litoral se iniciou na década de 1950, porém o seu apogeu aconteceu das década de 1970 a 1990, com o aumento da oferta de loteamentos residenciais e construção de edifícios (Anjos, [s.d.]; Pimentel, [s.d.]). Assim, o recorte espacial deste capítulo está no bairro Centro, onde a ocupação hoteleira começou e nos bairros Jatiúca e Ponta Verde, para onde a ocupação hoteleira migrou.

Na próxima seção apresentamos a breve história dos hoteleiros do Hotel Atlântico, do Parque Hotel e do Hotel Beiriz localizados no Bairro Centro e que consideramos representativos da fase da **cidade doméstica** que vai de 1950 a 1969. Nesta fase, as famílias de empresários locais com ascendência internacional que se destacam na hotelaria adotam estratégias de modernização, como melhoria de infraestrutura que as distinguem das formas de hospedagem anteriores. A seguir, apresentamos a fase da **cidade industrial** pela breve história dos hoteleiros do Hotel Beira-Mar, do Hotel Alteza Jatiúca e do Hotel Ponta Verde que são representativos da cidade industrial, que vai de 1970 a 1990. Nesta fase, os hotéis migram para o litoral norte e há a chegada de grupos de famílias que profissionalizam a gestão dos hotéis criando estratégias para a futura turistificação de Maceió. Por fim, apresentamos a fase da **cidade mercado**, que vai de 1990 a 2000, a partir da chegada de hoteleiros que inserem a lógica do turismo internacional no cenário local, pela vinda de grupos de grande porte como o IBIS e o Meliá. Há também os hoteleiros que inserem a lógica da gestão financeira do turismo pela expansão de unidades de negócios dos hotéis já existentes e a cessão de gestão para grupos de gestão de hotéis de outros estados do país como é o caso do atual Hotel Jatiúca. Por fim, colocamos as nossas considerações finais.



Fase 01: A cidade doméstica na hotelaria de Maceió (1950-1969)

Entre anos de 1950 até 1969, a capital Alagoana concentrava os empreendimentos hoteleiros no bairro Centro, pois os hóspedes vinham para tratar de negócios, sejam eles comerciais ou políticos. Nesse período os hotéis eram espaços para encontros sociais de uma elite econômica e política.

Nas décadas de 1950 e 1960 nenhum novo hotel foi construído, pois o foco do investimento era a urbanização, como estruturação das vias próximas a orla, a Estação Rodoviária e a construção do Aeroporto de Maceió. Com a melhoria da infraestrutura da cidade, os hotéis existentes passaram por um processo de modernização⁴ (Bulgarelli, 2012). A ideia de modernização é considerada aqui um sinônimo de melhora na estrutura do hotel e de melhoria dos serviços pelo aumento de quartos e pela reforma das dependências de uso coletivo. Para ilustrar a ideia de modernização, houve a construção de banheiro para cada quarto, pois antes os banheiros eram coletivos e à noite os hóspedes usavam penicos que ficavam guardados na peniqueira. Destacamos três hoteleiros que estavam na vanguarda deste processo de modernização: o Sr. Manoel Miranda (Hotel Atlântico), o Sr. Euclides Medeiros Gonçalves (Parque Hotel) e o Sr. Carlos da Silva Nogueira (Hotel Beiriz).

O Hotel Atlântico foi fundado em 1920 pela família Lavínio Medeiros. A família, de origem pernambucana, era abastada pois administrava o porto do Jaraguá, eram donos de navios e exportadores de açúcar. Em 1951, o empresário Sr. Manoel Miranda assumiu o Hotel Atlântico, considerado o primeiro hotel de praia da cidade (Bulgarelli, 2012, p. 45) de onde os hóspedes desfrutavam da vista do mar e do riacho Salgadinho.

O Sr. Manoel Miranda era filho do pastor de João Simplício Miranda e Ursulina Simplício Miranda. Antes de adquirir o Hotel Atlântico, ele foi

⁴ A ideia de modernização com a qual trabalhamos considera as ações descritas por Bulgarelli (2012) e os relatos encontrados no blog História de Alagoas, disponível em <<https://www.historiadealagoas.com.br/>> Acesso em 13 de Julho de 2020.



proprietário de dois bares no centro da cidade. Sua família era grande e não teve nenhuma formação acadêmica, porém, era alfabetizado. Casou-se com a Sra. Hermé Amorim de Miranda, filha de dono de fazenda. Era membro da maçonaria e tinha boas relações com familiares⁵.

O Hotel Atlântico funcionou até 1992 sob a gestão dos filhos do Sr. Manoel Miranda. Os quartos já contavam com banheiros individuais e já havia rotinas definidas para os hóspedes como horário para café da manhã, almoço, jantar e atividades sociais, como o café das três e meia que era destinado a senhoras. Com a prosperidade do negócio, o hotel teve um edifício anexo, que hoje é o prédio ocupado pelo museu Théo Brandão (História de Alagoas, 2019).

Figura 2. Hotel Atlântico⁶



Fonte: Melo, 2017

⁵ Entrevista 3 realizada com o neto do Sr. Manoel Miranda, no dia 22/07/2020. A entrevista foi feita via vídeo chamada. Os dados gerais da entrevista estão arquivados no computador do pesquisador desta tese e geraram anotações no caderno de campo.

⁶ Disponível em: Avenida da Paz, o aterro de Jaraguá < <https://www.historiadealagoas.com.br/avenida-da-paz-o-aterro-de-jaragua.html> >. Acesso em: 04 jul 2020.



Porém, segundo Bulgarelli (2012), o primeiro hotel a se enquadrar em um modelo de modernização de hospedagem foi o Parque Hotel, instalado ao Lado da Praça D. Pedro II, da Assembleia Legislativa e de frente à catedral metropolitana de Maceió. Em 1957, ele passou por uma reforma e padronizou os móveis, construiu banheiros privativos e promoveu melhorias nos quartos do hotel, sendo considerado o pioneiro da hotelaria moderna na capital alagoana. Nele se hospedavam os políticos que vinham do interior, ex-governadores do estado, fazendeiros e seu Restaurante Parque Hotel era um local de encontro da sociedade maceioense (História de Alagoas, 2019⁷).

O proprietário do Parque Hotel nos anos 1950/1960 era o senhor Euclides Medeiros Gonçalves, considerado um dos pioneiros da hotelaria alagoana (Bulgarelli, 2012), pois antes desse empreendimento já havia sido dono de outros três hotéis na mesma região (História de Alagoas, 2019⁸). Euclides Medeiros Gonçalves teve uma vida dedicada à hotelaria. O seu primeiro empreendimento no ramo foi por volta de 1915 e 1918, quando montou uma hospedaria sem nome e com pouco cômodos (Bulgarelli, 2012). No ano de 1930, ele alugou uma casa grande em frente à estação ferroviária e fundou o Hotel Avenida que foi vendido anos depois. Em 1935, ele adquiriu o Maceió Hotel que funciona até hoje. Em 1938, ele deixou o hotel aos cuidados do Sr. Januário e comprou o imóvel que seria o local do Parque Hotel (Bulgarelli, 2012).

O Sr. Euclides era filho do português Antonio José Gonçalves, nascido em Pernambuco. Veio morar em Maceió ainda na infância, não era alfabetizado, mas trabalhou no comércio desde cedo. No ano de 1975, o Sr. Euclides faleceu e a administração do hotel passou para sua filha, a

⁷ Disponível em: Parque Hotel testemunha da história alagoana < <https://www.historiadealagoas.com.br/parque-hotel-testemunha-historia-alagoana.htm> |>. Acesso em: 04 jul 2020.

⁸ Disponível em: Parque Hotel testemunha da história alagoana < <https://www.historiadealagoas.com.br/parque-hotel-testemunha-historia-alagoana.htm> | >. Acesso em: 04 jul 2020.



Sra. Jaguaraci Barros Gonçalves, que era fiscal do trabalho e técnica em contabilidade. Ela gerenciou o hotel até meados dos anos 1980.

Figura 3. Vista do Parque Hotel e da Praça D. Pedro II, s/d



Fonte: IBGE⁹

O terceiro hotel que destacamos para caracterizar a fase 01 de **cidade doméstica** da hotelaria de Maceió é o Hotel Beiriz, que foi construído no terreno do antigo Hotel Nova Cintra.

O Hotel Beiriz foi fundado por Carlos da Silva Nogueira¹⁰. O hotel recebeu este nome em homenagem ao seu pai, João da Silva Nogueira, um português da região de Beiriz e que migrou para Maceió em 1884. João teve quatro filhos que o ajudaram a construir uma companhia de comércio bem sucedida. Carlos da Silva Nogueira formou-se no Curso Geral da Academia de Ciências Comerciais de Alagoas e era conhecido como contador¹¹. Após a morte do pai, em 1935, os quatro irmãos assumiram, em forma de sociedade, os negócios do pai que incluíam

⁹ IBGE, Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=de_talhes&id=436593>. Acessado em 04 jul 2020.

¹⁰ Nasceu nos anos de 1900 e faleceu no ano de 1975.

¹¹ Entrevista 1 realizada no dia 08/07/2020 por telefone. Os dados estão anotados no caderno de campo.

uma empresa de exportadores e importadores de Estivas em Geral, armazéns e imóveis (História de Alagoas, 2000¹²).

Os irmãos nogueira foram acumulando bens e aumentando os negócios da família. Por volta de 1962, encerraram a sociedade comercial dividindo o patrimônio que contava com fabricas de tecidos, fazendas, negócios agropecuários, imóveis, terrenos e franquias. Para Carlos da Silva Nogueira ficou imóveis, terrenos, a franquia da cervejaria Teutonio (que depois passaria a ser a Brahma). Segundo dados da entrevista, o Hotel Beiriz foi o primeiro empreendimento no ramo da hotelaria de seu avô, e não fazia parte da sociedade dos irmãos nogueira. Carlos da Silva Nogueira foi retratado na entrevista como um empreendedor que, desde cedo, tinha “tino para negócios”, que adorava viajar e contar as histórias das viagens, e se considerava um homem simples, pois não costumava ostentar a riqueza e buscava qualidade de vida. Durante sua vida, ele morou a maior parte do tempo em Maceió, onde manteve os seus negócios e criou sua família. Ele era membro da Associação Comercial de Maceió e da Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de Maceió e fundador da antiga Liga Alagoana contra a Tuberculose (História de Alagoas, 2015¹³),

Durante o seu funcionamento, principalmente entre os anos de 1960 e 1970, o hotel se destacou na cidade recebendo artistas, times de futebol, empresários e visitantes da cidade.

¹² História de Alagoas. Companhia de Fiação e Tecidos Norte-Alagoas e a Fábrica de Saúde. Disponível em: <https://www.historiadealagoas.com.br/companhia-de-fiacao-e-tecidos-norte-alagoas-e-a-fabrica-de-saude.html>. Acessado em: 10 jul. 2020.

¹³ História de Alagoas. História da Escola de Auxiliares de Enfermagem de Alagoas. Disponível em: <https://www.historiadealagoas.com.br/historia-da-escola-de-auxiliares-de-enfermagem-de-alagoas.html>. Acessado em: 11 de jul.2020.



Figura 4. Hotel Beiriz na Rua do Sol

Fonte: História de Alagoas¹⁴

Após a morte do Sr. Carlos, o hotel passou a ser administrado por sua filha Maryza e seu esposo, o médico Ismar Gatto. Os filhos do casal trabalham com hotelaria em Maceió até hoje. O médico Ismar Gatto foi professor de medicina da Universidade Federal de Alagoas (UFAL) e dono de um laboratório de análise clínicas (sua primeira experiência empresarial). Ele via a hotelaria como um negócio promissor. Durante sua gestão do Hotel Beiriz, o Dr. Gatto contou com ajuda dos filhos na administração do hotel. Durante os 20 anos que gerenciou o hotel, o seu filho, Carlos Gatto, inaugurou uma pousada no Bairro da Ponta Verde e, depois, o Hotel Praia Bonita em 1988. Assim, o Hotel Beiriz é o início da história de uma família na hotelaria, desde seu fundador, Carlos Nogueira até seus netos, hoje também proprietários da rede Brisa Hotéis em Maceió.

¹⁴ História de Alagoas. História da Rua do Sol de Maceió. Disponível em: < <https://www.historiadealagoas.com.br/historia-da-rua-do-sol-de-maceio.html> >. Acessado em: 20 jul. 2020.

A breve incursão que fazemos sobre os proprietários dos hotéis em destaque demonstra que os empresários da fase da **cidade doméstica** da hotelaria de Maceió são locais (aqui, há também coincidências de ascendência portuguesa e pernambucana) e viviam dentro da lógica do mundo familiar. Os hotéis eram parte dos negócios da família voltados para atender a demanda do desenvolvimento comercial e portuário de Maceió. A participação em maçonarias e associações beneficentes mostra a incursão destes hoteleiros na vida social da cidade.

Fase 02: cidade industrial na hotelaria de Maceió (1970-1990)

A segunda fase, **cidade industrial**, corresponde às décadas de 1970 a 1990 quando a cidade passou por transformações-chaves que influenciaram tanto o turismo local quanto o desenvolvimento da hotelaria. Para o período da década de 70, foram encontradas transformações-chave da ordem de infraestrutura como a construção do estádio Rei Pelé (1970), a construção da orla do bairro Pajuçara (1974), a criação de coletivos em prol do desenvolvimento turístico da cidade como a Empresa Alagoana de Turismo S.A. (Ematur) em 1971 e a criação da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH/AL) em 1977. Destacamos a presença dos hoteleiros Irmãos Brito do Hotel Beira-Mar (1972) e da família Lundgren do Hotel Alteza Jatiúca (1979). O período entre as décadas de 1970 e meados de 1990 significou também uma maior participação do estado, das associações de interesse coletivos e das agências de viagem na promoção do turismo em Maceió.

Em 1972 o Hotel Beira Mar foi inaugurado em Maceió na praia da Avenida. O hotel foi inaugurado pela Irmãos Brittos Ltda, um grupo de irmãos que tinha diversos negócios na cidade, incluindo uma agência de turismo, a ALATUR. Esse foi o primeiro hotel de grande porte, pois tinha 75 apartamentos distribuídos por 13 andares com móveis padronizados, frigobar, ar-condicionado e TV (Bulgarelli, 2012). O hotel era de responsabilidade dos irmãos Fernando Mascarenhas de Britto



e Roberto Mascarenhas de Britto, oriundos de Aracaju, mas que se instalaram desde jovem em Maceió, juntamente com o pai deles que era representante comercial. Segundo dados da entrevista com a filha gestora do hotel, o Hotel Beira Mar, mesmo com uma grande estrutura e instalado em frente à Praia da Avenida não tinha o foco em atrair turistas da praia e buscava hospedar comerciantes e representantes comerciais.

O ano de 1979 foi marcado pela inauguração do Hotel Alteza Jatiúca, que existe até hoje com o nome Jatiúca Hotel & Resort. Esse empreendimento é um marco na hotelaria alagoana, pois, segundo Rangel (2010), sua instalação trouxe uma nova fase ao turismo do município com o “conceito de hotelaria de praia no Brasil” (Cavalcante, 2019), em razão de ser o primeiro resort pé-na-areia em área urbana do Estado.

O Hotel é um empreendimento da Arthur Lundgren Hotéis S.A., o primeiro hotel do grupo no país e no Nordeste. O grupo era presidido por Helena Lundgren, conhecida em todo o Brasil como a grande dama do varejo à frente das Casas Pernambucanas, uma gigante do setor de varejo com sede em São Paulo e centenas de lojas em todo o país. A entrada do grupo das lojas pernambucanas na hotelaria é considerado por Cavalcante (2019) como emblemático, em virtude de ser um retorno à região que ajudou a construir o grande varejista nacional, pois os primeiros Lundgren se estabeleceram em Pernambuco no século XIX (Cavalcante, 2019). A inauguração desse hotel deu maior visibilidade às praias de Maceió, pois o hotel fazia seu marketing usando as praias e a gastronomia da região. Ele marca uma ruptura na hotelaria da cidade, que até então era destinada a comerciantes e representantes comerciais, para o foco em turistas da praia.



Figura 5. Jatiúca Hotel& Resort

Fonte: Jatiúca Hotel& Resort

Na década de oitenta, Maceió passou a receber mais turistas pelas belezas naturais que eram utilizadas para divulgar a cidade pela ABIH/AL e a Ematur, esta última realizava parcerias com agências de viagem locais e nacionais (Veras Filho, 1991). Em 1982, Maceió ganhou o Prêmio Imprensa de Turismo, sendo eleito “O Município Turístico do Ano” e se tornou um dos principais destinos turísticos dentre as capitais nordestinas. Na década de 1980, Maceió teve alguns hotéis inaugurados na orla da cidade ocupando as praias da Pajuçara, Ponta Verde e Cruz das Almas. Destacamos aqui dois empreendimentos: Hotel Ponta Verde e Matsubara Hotel.

O Hotel Ponta Verde foi inaugurado em julho de 1980. Ele foi construído pelo Alagoano Hélio Vasconcelos, pioneiro na construção civil na região do crescente bairro da Ponta verde, com o intuito de ser um edifício residencial à beira da praia da ponta verde. Segundo Bulgarelli (2012) e Cavalcante (s.d.) foi o seu filho, Mauro Vasconcelos, quem o incentivou a transformar o edifício residencial no que viria a se tornar o Hotel Ponta Verde, primeiro empreendimento de grande porte de alagoanos na hotelaria a beira mar da cidade.



Figura 6. Hotel Ponta Verde

Fonte: Central de reservas - Disponível em: <<https://pt.reserving.com/hoteis/america/brasil/alagoas/maceio/hotel-ponta-verde-maceio>>

Mauro Vasconcelos investiu no empreendimento, mas, no início, havia dificuldade devido à ocupação baixa fora da temporada e à perspectiva geral de que o hotel só funcionaria durante os meses da alta temporada (Cavalcante, [s.d.]). Porém, ele juntamente com os proprietários do Hotel Jatiúca começaram a promover o destino “Maceió”.

Foi na orla da Cruz das Almas que foi inaugurado o primeiro hotel cinco estrelas, o Matsubara Hotel, o empreendimento é do grupo Matsubara Hoteis e Turismo Ltda. O grupo pertence à família de mesmo sobrenome que já gerenciava negócios no ramo educacional (Faculdade Fernão Dias) e de hotelaria em Campos do Jordão/SP (História de Alagoas, 2018). A implantação do hotel em Maceió só foi possível após a visita de Saburo Matsubara no início da década de 1980 que visualizou a oportunidade de construir o hotel que acabou sendo inaugurado em 1987, sob a gerência de sua irmã, Nair Atsuko Matsubara.

Figura 7. Matsubara Hotel

Fonte: Matsubara Hotel

A relevância do Matsubara Hotel para hotelaria de Maceió reside, primeiramente, em ser um empreendimento com investimento de fora do estado e do Nordeste, posteriormente por ser classificado como primeiro hotel cinco estrelas da cidade e, por fim, por explorar uma nova área inédita para o turismo da cidade que só foi atrair um maior quantitativo de turistas no início dos anos 2000.

Os hoteleiros da fase 02 das décadas de 1970 e 1980 investiam na hotelaria da cidade, visualizando as possibilidades da cidade bem como aproveitando o crescimento do turismo no Nordeste na década de 1970 e 1980. O que diferencia esse grupo de hoteleiros das outras décadas é que esses possuem formação educacional com ensino superior, em sua maioria, em cursos de administração. Apesar de possuírem um capital de propriedade do tipo familiar, ou seja, de serem um negócio da família como também vimos na fase 01, estes novos empreendedores/investidores têm outras fontes de rendas que não apenas o hotel. Outro tipo de capital mais presente é o capital turístico (cf. Loloum, 2018), ou seja, são hoteleiros que se dedicam diretamente e explicitamente ao desenvolvimento do destino turístico de Maceió, pois constituíram o *Trade* do Turismo da cidade.



Fase 03: cidade mercado na hotelaria de Maceió (1990-2000)

A fase 03 corresponde à **cidade mercado** que se inicia na década de 1990. O período foi marcado pela implementação da política neoliberal no Brasil pelo Governo Collor que apontava o turismo como uma solução para o combate às desigualdades sociais, principalmente, através da abertura do turismo para o mercado do turismo internacional. Porém, só foi possível vislumbrar essa nova fase após a estabilização da moeda do país com o Plano Real (Vasconcelos, 2017).

As mudanças continuam em Maceió com os investimentos em empreendimentos hoteleiros que passaram a se concentrar, principalmente, nas orlas dos bairros de Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca.

A partir da década de 1990, o governo do estado de Alagoas passou a fomentar o turismo através de ações planejadas e como forma de aumentar a arrecadação de tributos e geração de empregos. Para isso os governos, municipal e estadual, criaram projetos que buscavam aumentar a competitividade do destino Maceió frente aos destinos concorrentes (Vasconcelos, 2017).

Na década de 1990 destaca-se a inauguração de hotéis de redes internacionais e nacionais, assim como a ampliação da rede de hotéis já existentes em Maceió. Mesmo não seguindo o ritmo de crescimento da década de anterior, os anos de 1990 trouxeram à Maceió o primeiro hotel do Grupo Meliá, operadora espanhola dos hotéis Sol e Meliá, que inaugurou o Hotel Meliá Maceió em 1991, com 10 andares, 110 suítes, 74 apartamentos *studios* e 20 *penthouse* (Bulgarelli, 2012). O grupo Meliá foi fundado na Espanha em 1956 por Gabriel Escarrer. Na década de setenta, o fundador começou a adquirir outros hotéis até chegar nos anos de 1996 quando o Grupo Meliá se tornou a primeira empresa hoteleira cotada na bolsa de valores europeia (Alvarez, Bernardo e Cardosa, 2003). Atualmente, a estrutura acionária do Grupo tem 46% das ações *free float* (ações abertas para compras) no mercado de ações. A chegada do hotel Meliá na cidade apresentou Maceió aos turistas



européus e abriu caminho para a internacionalização de Maceió enquanto um produto turístico.

Figura 8. Meliá Maceió Hotel



Fonte: <http://www.viabrturismo.com.br/maceio/meliamaceio.shtml>

Em 1990 foi inaugurado o Ibis Maceió Pajuçara que teve investimentos de cerca de R\$ 5,3 milhões. O Ibis Maceió é controlado pelos empresários alagoanos Cid Eduardo Porto e Denisson Flores que têm, entre outros negócios, usinas de álcool e açúcar (Valle, 1996). O IBIS faz parte do grupo ACCOR hotéis, cotado na bolsa de valores com 60,2% de suas ações em *free float*¹⁵.

¹⁵ Informação disponível em < <https://group.accor.com/en/finance/accor-share/shareholding-structure>> Acesso em 04 de Maio de 2021.



Figura 9. Ibis Maceió Pajuçara

Fonte: Booking

Na Jatiúca, o Hotel Jatiúca expandiu seu negócio e inaugurou o Jatiúca Resort Suíte (MELO, 2017) aumentando sua capacidade em 75 unidades habitacionais (UH). Por fim, temos a inauguração do Village Pratagy Resort, em 1990, no bairro do Riacho Doce (ibid), administrado pelo maceioense Arthur Malta de Amorim. O empreendimento é o segundo hotel pé-na-areia da cidade.

O que une esse último grupo de hoteleiros alagoanos e de fora do estado é que veem os seus hotéis como um investimento dentro de um portfólio maior de propriedades e trazem a lógica das grandes empresas hoteleiras internacionais para o cenário nacional. Eles, em sua maioria, têm ensino superior, com destaque para o proprietário do Maceió Atlantic Suítes que tem formação em hotelaria e oferece o serviço de consultoria na área. Outro ponto comum entre eles é a participação em associações e sindicatos que agem em prol do fortalecimento do turismo na cidade, pois são membros ativos do Trade turístico.

A chegada da rede Meliá de hotéis e do Ibis hotéis sinalizou ao setor que o destino Maceió tinha capacidade de desenvolvimento da hotelaria e do turismo em maior escala, com o seu produto “sol e mar” sendo amplamente divulgado como atrativo para turistas nacionais.

Considerações finais

Os dados aqui apresentados são parte de uma tese de doutorado que está sendo desenvolvida por Daniel sob supervisão de Marina de Souza Sartore na Universidade Federal de Sergipe.

Este capítulo traz uma releitura da ocupação hoteleira do litoral de Maceió pela perspectiva da sociologia dos agentes. A definição das três fases ocorreu a partir da constatação de mudanças no perfil dos hoteleiros que chegavam em Maceió. As três fases são modelos analíticos de empresas que revelam modelos de mundo. São os agentes e suas guerras culturais que definem e redefinem o curso das sociedades. Neste capítulo revelamos uma primeira sistematização cronológica das três formas de cidades (doméstica, industrial e mercado) que se instalaram em Maceió de 1950 a 2000. Foram 50 anos de grandes transformações.

O grande desafio agora é ir além da caracterização dessas cidades a partir das trajetórias dos hoteleiros e demonstrar como estas três cidades coexistem e definem os rumos e as novas utopias de ocupação do litoral de Maceió.

Algumas praias do mundo como as de Palma de Mallorca, Bali e Tailândia têm enfrentado o problema do *Overtourism*. Milano, Cheer e Novelli (2018) definem *Overtourism* como o crescimento excessivo de turistas que gera aglomerações que afetam o estilo de vida, o acesso aos bens e o bem estar dos moradores locais. *Overtourism* tem ganhado centralidade na Europa (Law, 2017; Peeters et al, 2018) e é visto como uma distopia de ocupação do litoral. O estado de Alagoas, mais especificamente Maceió, tem enfrentado a superlotação de praias e muito se discute sobre a vinda de grandes empreendimentos em contraposição aos índices de pobreza do estado e da cidade. A compreensão de como este cenário está se construindo passa pela compreensão sobre quem são os agentes (em nosso caso, os hoteleiros) e a dinâmica de disputa tácita entre eles pela ocupação do litoral.



Referências

Almeida, Eveline Maria de Athayde. **A cidade como um sistema complexo: transformações morfológicas e climáticas em Maceió**. 2020. 210 f. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2019

Alvarez, J; Bernardo, R. D; Cardoza, G. Sol Meliá: Internacionalização do Grupo. **Working Paper**. Research Gate, 2003.

Anjos, J. A. M. **Ponta Verde**. Disponível em: <<http://www.bairrosdemaceio.net/bairros/ponta-verde>>. Acesso em: 28 abr. 2021.

Barbosa, G. B. Arquitetura contemporânea em Maceió (1980-2008): uma reflexão crítica. Dissertação. UFAL. 169f. 2009.

Barros, R. R. DE A. **Solitários no paraíso: produção cultural e expressões de isolamento em Maceió**. Maceió, Brasil: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2018.

Boltanski L., Thévenot L. **De la justification. Les économies de la grandeur**, Paris, Gallimard, 1991.

Brandão, M. **Vade-mecum do turismo em Alagoas**. Maceió, Brasil: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2013.

Bulgarelli, C. **História da Hotelaria Alagoana**. Maceió, Brasil: Ideias Comunicação, 2012.

Castro, S. F. L. de; Souto, W. **Sol e praia: orientações básicas**. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação – 2ed. – Brasília, Ministério do Turismo, 2010. 59 p.

Cavalcante, R. **Empresário alagoano é homenageado no Congresso Nacional de Hotéis em SP**. Disponível em: <<https://www.revistaturismoenegocios.com/materia.php?c=965>>.

Cavalcante. Jatiúca, 40 anos: como o primeiro resort de Maceió mudou o turismo em Alagoas. **Agenda A**, 15 set. 2019.

Craveiro, C. **Maceió**. 2. ed. Maceió, Brasil: SERGASA, 1981.

Craveiro. **História de Alagoas: Resumo didático**. Maceió, Brasil: SERGASA, 1983.

Grün, Roberto. Modelos de Empresa, Modelos de Mundo: sobre algumas características culturais da nova ordem econômica e da resistência à ela. **RBCS**, Vol. 14, n. 41, 1999.



História de Alagoas. **O majestoso Hotel Bella Vista**. Disponível em: <<https://www.historiadealagoas.com.br/hotel-bella-vista.html>>. Acesso em: 5 jun. 2020.

História de Alagoas. **Avenida da Paz, o aterro de Jaraguá**. Disponível em: <<https://www.historiadealagoas.com.br/avenida-da-paz-o-aterro-de-jaragua.html>>. Acesso em: 25 jul. 2020.

Hotel Salvador. **Jornal das Alagoas**, p. s/n, 3 mar. 1878.

Law, W. Overtourism in Europe is a critical problem. **Tourism Review**. 29 de Maio de 2017. Disponível em < <https://www.tourism-review.com/overtourism-in-europe-endangeres-communities-news5418>>, Acesso em 04 de Maio de 2021.

Loloum, T. Faire de loisirs travail: les conditions sociales des reconversions professionnelles dans le tourisme. **Loisir e Société**, v.41, n.02, 2018. <https://doi.org/10.1080/07053436.2018.1482677>

Melo, J. C. **A emergência da urbanização turística com base na rede hoteleira da cidade de Maceió-Alagoas**. Maceió: Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2017.

Milano, C; Cheer, J.M; Novelli, M. Overtourism: a growing global problem. 18 de Julho de 2018. **The Conversation**. Disponível em < <https://theconversation.com/overtourism-a-growing-global-problem-100029>> Acesso em 04 de Maio de 2021.

Nogueira, D. B. H; Rocha, M.M. Fortaleza e Maceió -aspectos da dispersão urbana no litoral do Nordeste do Brasil. III ENANPARQ, São Paulo, 2014.

Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., PAPP, B. and Postma, A., 2018, **Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses**, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels

Pimentel, J. B. **Jatiúca**. Disponível em: <<http://www.bairrosdemaceio.net/bairros/jatiuca>>. Acesso em: 28 abr. 2021.

Rangel, M. G. **Destinação Turística Maceió: ciclo de vida e perspectivas de crescimento nos próximos anos**. Maceió: Universidade Federal de Alagoas, 2010.

Salomão, K. Quais são os principais destinos para as férias de verão 2021, segundo CVC. **Exame**, 2021.

Simonetti, G. Os destinos mais procurados pelos brasileiros para viajar em 2021. **Viagem e Turismo**, 2020. Disponível em < <https://viagemeturismo.abril.com.br/materias/os-destinos-mais-procurados-pelos-brasileiros-para-viajar-em-2021/>> Acesso em 04 de Maio de 2021.



Vasconcelos, D. A. L. De. **Sol, praia e a “destinação” da cidade: compreendendo a turistificação de Maceió-Alagoas-Brasil.** Daniel: Universidade Federal de Alagoas, 2017.



O PROCESSO DE INTERVENÇÃO URBANA DA ORLA MARÍTIMA DE ARACAJU

 Simone de Araújo Pereira¹

AS CIDADES PODEM SER ENTENDIDAS como detentoras de expressões próprias que as caracterizam e as distinguem. Carlos Fortuna (1997) sugere que pensemos as cidades a partir de suas “identidades”, pois, assim como os indivíduos, elas também estão submetidas aos processos racionais e sistemáticos de intervenções de ordem urbanísticas, com o objetivo de reordenar suas estruturas espaciais e, conseqüentemente, inseri-las num *trade* turístico específico.

Desenvolvo essa perspectiva em meus trabalhos que analisam como são orientadas as intervenções urbanas em Orlas Marítimas, que resultam em alterações da paisagem natural com objetivo de inserir a cidade no *trade* turístico de “Sol e Mar”, e, conseqüentemente, analiso também o impacto destas intervenções na dinâmica socioespacial à

¹ Doutora em Sociologia pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Sergipe. Tem estágio de doutoramento na modalidade sanduíche na Universidade de Coimbra/PT - Centro de Estudos Sociais (UC/CES - PDSE/CAPES). Mestre em Antropologia pelo Programa de Pós-graduação em Antropologia (PPGA/UFS). Licenciada e bacharel em Ciências Sociais (UFS). É professora do Departamento de Ciências Sociais (UFS). Desenvolve pesquisas relacionadas a ocupação e usos do espaço litorâneo, especificamente sobre processos de urbanização de Orlas Marítimas, correlacionando temas que envolvem o uso público e privado de orlas e orientações de ordenamento e gestão do litoral. simoneap@academico.ufs.br



beira-mar. Para o capítulo deste livro, analiso as intervenções realizadas na Orla Marítima de Aracaju, no trecho denominado de Orla de Atalaia. Decerto, cada espaço sujeito a intervenções apresenta demandas estruturais específicas. No caso de Aracaju, a praia era considerada “escura” e “feia” para os padrões do litoral nordestino, que, a partir da década de 90, passou a ser promovido como o melhor destino do Brasil para o banho de mar e de sol.

A partir de pesquisa de campo, com observação direta da dinâmica socioespacial e entrevistas realizadas com os promotores das transformações ocorridas na praia de Atalaia, e de análise de documentos referente ao período de 1940 a 1995, entre jornais, marco normativo e Relatório Ambiental Simplificado (RAS)², adquiri dados que permitiram a análise comparativa entre a paisagem da praia de Atalaia até a década de 1990 e a estrutura física resultante das intervenções que se iniciaram em 1993. A pesquisa teve o objetivo de explicar como o espaço natural da praia, como comumente é comercializado no âmbito do seguimento turístico de “Sol e Mar”, que evidencia aspectos relacionados ao contato com o mar, areia e sol, pode, após o intenso processo de urbanização que alterou a paisagem em primeiro plano, estendendo a faixa urbanizada e diminuindo a faixa-de-areia, manter a promoção do espaço como praiano e garantir a condição de “cidade praiana” e de praia “bonita” e “azul”, passando a atrair turistas interessados pelo seguimento de “Sol e Mar”.

Na próxima seção, apresento as motivações que resultaram no processo de intervenção urbana da praia de Atalaia nos anos 1990. O entendimento de que a praia escura poderia ser camuflada pelo padrão azul das estruturas físicas erguidas ao longo da faixa-de-areia pode ser extraído de entrevistas que realizei com João Alves Filho, governador de Sergipe no início da intervenção urbana, e com o arquiteto Eduardo Carlomagno, que gerenciava o projeto a ser executado na praia de Atalaia.

² Relatório Ambiental Simplificado foi finalizado em 2003, após o final da última etapa de construção da Orla de Atalaia.



Na seção seguinte, apresento as principais intervenções realizadas na beira-mar. Exponho, inicialmente, como era a paisagem e a dinâmica da praia antes das intervenções para melhor demonstrar o processo de intervenção. Posteriormente, mostro o processo de intervenção que se iniciou em 1993 e a reforma realizada em 2004, destacando a tentativa de “maquiar” a paisagem, promovendo a cor azul na arquitetura erguida de modo a simular os belos ambientes praianos da Bahia e de Alagoas.

Por fim, analiso à luz da teoria urbana contemporânea a condição de simulacro que resultou a Orla de Atalaia, a qual buscou promover, entre muros e prédios, a imagem do mar azul. Ao questionar sobre a possibilidade de promoção da Orla de Atalaia associada à praia de Atalaia, mesmo diante de uma paisagem urbanizada que apresenta novos usos, que não o banho de sol e mar, concluo que a Orla pode ser entendida como praia-*bild* ou praia-imagem, na medida em que a sobreposição da natureza existente não elimina todo o seu entorno, garantindo, no âmbito do “co-pertencimento” da Orla e da praia, a produção de narrativas promocionais da praia azul.

A modificação da praia escura como motivação da intervenção urbana na praia de Atalaia

As mudanças espaciais nem sempre refletem uma demanda do grupo social, que, de algum modo, utiliza determinado espaço. Dificilmente, tem-se uma intervenção que resulta do contínuo desenvolvimento de uma cidade, geralmente são direcionadas à reordenação do cotidiano público. Há situações em que as intervenções correspondem a uma demanda social geral ou de grupos políticos. Nesta seção, analiso as motivações que resultaram na transformação da praia de Atalaia, enquanto espaço natural, em Orla de Atalaia, espaço arquitetonicamente orientado.

Diante do processo de industrialização brasileira e conseqüente desaceleração da economia nordestina nos anos 1980, houve uma



tentativa de promoção turística das praias em todos os estados do Nordeste. O seguimento de “Sol e Mar” tornou-se o principal atrativo turístico e ajudou a alavancar a economia da maioria das cidades que compõe o litoral nordestino. Contudo, a cidade de Aracaju sempre figurou entre aquelas que não detinham o mínimo de estruturação turística, diferentemente das cidades dos estados da Bahia, Pernambuco e Ceará que buscavam superar os altos índices de desemprego a partir da promoção de suas paisagens litorâneas (RELATÓRIO, 2005)³.

A partir da década de 1990, os recursos do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (Prodetur/NE) foram destinados ao desenvolvimento do turismo na região Nordeste, com foco em dois cenários distintos: os centros históricos e as zonas litorâneas. Enquanto no primeiro houve um processo de “espetacularização da cultura” (Fortuna, 1997; Leite, 2007), no segundo foi a vez de uma espécie de espetacularização da natureza.

Diferentemente dos centros históricos que foram submetidos a intervenções de restauro, realocação de comércios e direcionamento do perfil e das práticas esperadas do público frequentador, nas zonas litorâneas houve uma massificação de propagandas evidenciando o ar puro, a intensidade solar ao longo do ano e a beleza contemplativa do azul do mar. Junto a isto, foram erguidas estruturas necessárias ao acolhimento dos turistas como hotéis, pousadas, receptivos, restaurantes e se buscou melhorar aeroportos e o sistema urbano de transporte em áreas turísticas.

No caso específico da cidade de Aracaju, não havia a possibilidade de promoção da praia, porque era escura, o que ia na contramão do entendimento espalhado por blogs de viagens e em sites especializados em viagens⁴ sobre a “boa praia” de mar azul e areias esbranquiçadas.

³ Relatório Final do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste – I. Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste. PRODETUR/NE I, 2005.

⁴ Skyscrapercity. viajeaquiclicrbs.com.



Entendimento que era possível ser encontrado em blog de viajeros e em site especializados em viagens. As características naturais da praia de Aracaju foram determinantes para a difusão de percepções negativas acerca da região por parte, até mesmo, dos próprios aracajuanos e do mentor da Orla de Atalaia.

Segundo o ex-governador João Alves Filho⁵, que pensou e orientou o planejamento de toda a estrutura da Orla, as praias de Aracaju, em especial a praia de Atalaia, eram entendidas como “feias” e “sujas”. Entre os aracajuanos, havia um incômodo com comentários feitos por baianos e alagoanos sobre o litoral de Aracaju. Não faltaram adjetivos negativos às praias aracajuanas, o que comprometia a inserção da cidade no *trade* turístico nordestino, deixando-a longe de se constituir como um produto turístico.

Em entrevista fornecida ao Jornal Gazeta de Sergipe, em novembro de 1992, após retornar de uma viagem aos Estados Unidos, João Alves Filho, então governador de Sergipe, informou que durante a viagem esteve reunido com os demais governadores dos estados nordestinos para o desenvolvimento de uma política de turismo em conjunto com o Banco Internacional de Desenvolvimento (BID). O projeto apresentado pelo BID tinha como objetivo a promoção da “integração turística de toda região nordestina” (Jornal da Cidade n.º. 2.270 - 12/04/1992).

Os investimentos, segundo a mesma matéria jornalística, seriam tripartidos entre o BID – que financiaria o montante de US\$ 750 milhões, os Estados – também com US\$ 750 milhões e a Iniciativa Privada - com US\$ 1,5 bilhão. O então governador afirmou que este seria um projeto ambicioso e que o objetivo seria “transformar o Nordeste, em médio prazo, num grande polo de atração turística, chegando a um novo Caribe” (Jornal da Cidade, 1992). A intenção dos envolvidos era a de que a assinatura dos contratos não demorasse e, até o final de 1993, os projetos estivessem com a execução iniciada.

⁵ Entrevista concedida a autora em junho de 2011.



Com esses recursos, o estado de Sergipe organizou a equipe que se dedicaria à construção da Orla de Atalaia. Para compreendermos o processo de transformação da Orla e da paisagem, temos que entender que a concepção dos atores que passaram a pensar e delinear o formato da intervenção no espaço praiano estava direcionada à modificação da paisagem e, ao mesmo tempo, remeter o turista à paisagem anterior. Em outras palavras, ao mesmo tempo em que a areia da praia era substituída pela arquitetura, se oferecia a praia agora reordenada e distante da percepção da “escura”. A concepção, por parte dos criadores da Orla, era a de que havia a necessidade de modificar a paisagem de praia escura, mas, ao mesmo tempo, tinham que entregar ao turista a mesma praia escura. Para eles, a arquitetura da Orla deveria destacar uma praia reordenada e deixar a percepção de praia escura para o segundo plano.

Essa concepção fica evidente na fala de um dos criadores da Orla, o arquiteto Eduardo Carlomagno, ao afirmar que o objetivo geral do projeto da Orla de Atalaia era de higienização do espaço. Quando perguntado sobre a manutenção de aspectos regionais que compunham a dinâmica socioespacial da praia de Atalaia, foi taxativo em dizer que o objetivo não era de valorização de quaisquer aspectos encontrados na praia de Atalaia, pelo contrário, o objetivo era mudar o jeito dos que estivessem ali, principalmente dos empreendedores.

Consciente da influência do desenvolvimento tecnológico no cotidiano das pessoas, que dinamiza a percepção da realidade e possibilita acesso a culturas de todo o mundo, o arquiteto buscou imprimir em suas obras elementos capazes de possibilitar aos frequentadores da praia o acesso a multifaces da sua relação com o espaço. O trecho a seguir, presente no memorial descritivo do projeto da Orla de Atalaia, busca elucidar a concepção teórico-ideológica de Carlomagno sobre suas obras:

Vivemos de uma forma múltipla, muitas de nossas atividades se fazem simultaneamente a outras. À velocidade mecânica



se incorpora uma nova perspectiva temporal, com novos elementos, não necessariamente físico e muitas vezes midiáticos ou tecnológico-digitais, que não tem a base física e material como suporte cultural. Mudança de paradigma. A produção arquitetônica também tem seu interesse como resposta a esta nova condição contemporânea (Carlomagno, 1993).

Pelas palavras do arquiteto⁶, “o nada” – ideia que melhor definia para ele a praia de Atalaia em seus primeiros contatos, viria a se transformar em um pedaço californiano no Nordeste brasileiro. Afirma que apenas em Aracaju e na Califórnia é possível encontrar uma obra litorânea com essas dimensões, não que ele tenha feito cópias, mas expõe que foi sua principal influência, dentre tantas outras⁷.

A partir de 1993, pelas motivações que buscaram esconder a aparência escura da praia de Atalaia, o espaço litorâneo foi submetido a um longo e, ainda hoje, inacabado processo de intervenção urbana que alterou a paisagem, colocou Aracaju no trade turístico do Nordeste e estabeleceu midiaticamente que a cidade tinha a Orla mais bonita do país.

A intervenção urbana com estética praiana

Durante a primeira metade do século XX, o bairro de Atalaia passou por um lento processo de povoamento. A partir de 1958, após a inauguração da Ponte Juscelino Kubitschek, na atual Avenida Beira Mar, próxima ao Parque dos Cajueiros, que ligava o centro da cidade ao recém-construído aeroporto, houve uma intensificação do fluxo de pessoas entre o núcleo urbano e a área litorânea da cidade. No entanto, conforme destaca Loureiro, “a Atalaia tem seu crescimento motivado em parte, pela construção do aeroporto Santa Maria. Mas ainda é um

⁶ Entrevista concedida a autora em 16/04/2010.

⁷ O Arquiteto tinha ampla experiência internacional pelas suas passagens por cidades como Paris, Tóquio, e por países como a Alemanha, Itália e Tongo.



núcleo urbano sem configurações de continuidade com a zona urbana de Aracaju” (1983, p.67). Loureiro também evidencia que a cidade não era defrontante com o mar, que foi “anexado” a partir das pontes instaladas sobre o rio e consolidando o fluxo do núcleo urbano à praia.

Aracaju era considerada uma cidade ribeirinha, rodeada por rios, que a distanciava da beira-mar. No entanto, no início da década de 1980 entrou em operação a Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN), no bairro Atalaia (Loureiro, 1983). Em 1986, foi construída a ponte Godofredo Diniz mais próxima ao centro da cidade⁸, consolidando o processo de ligação entre o centro urbano de Aracaju e o bairro de Atalaia, não restando mais nenhuma dificuldade de acesso à costa marítima de Aracaju.

Os usos da praia foram sendo estabelecidos em consonância com a consolidação do bairro de Atalaia. Começou o desenvolvimento de uma dinâmica à beira mar na qual a Praia de Atalaia se estabeleceu como um destino de veraneio para muitos sergipanos e, com consequência, os processos de intervenção urbana foram iniciados.

A primeira delas, que não resulta na configuração atual, mas nos serve para uma análise comparativa das mudanças ocasionadas na dinâmica socioespacial, foi a construção de uma mureta de proteção. Segundo Luiz Antônio⁹, havia muitos acidentes em decorrência da falta de delimitação entre as áreas de circulação de carros e banhistas. Então, a prefeitura optou pela construção de uma mureta para conter o fluxo de carro na areia da praia, diminuindo, assim, os acidentes.

Posteriormente, na década de 1980, a praia de Atalaia recebeu novas estruturas urbanas. O jornal da Cidade de 12 de abril de 1980 relatou a inauguração do novo Calçadão da Atalaia e descreveu os benefícios recebidos pela Orla:

⁸ Informações fornecidas na O que é a CEHOP? CEHOP em abril de 2010.

⁹ Historiador sergipano, membro da Academia Sergipana de Letras, entrevista concedida em 13/04/2010.



Na obra do novo Calçadão da Atalaia foram gastos cerca de Cr\$ 28.000.000,00 (Vinte e oito milhões de cruzeiros). Conta com uma extensão de 2.400 metros por 8 metros de largura. 51 postes de iluminação com 17 metros de altura, equipados com luminárias circulares Siemens com 06 lâmpadas de 400 watts cada, além de quadras para prática de futebol e outros esportes (Jornal da Cidade n.º. 2.260 - 12/04/1980.)

O Calçadão da Atalaia possuía também poucos quiosques, que não ofereciam assentos aos visitantes, eram apenas para consumo em pé.

Figura 1. Cartão Postal de Aracaju, 1990.



Foto: Autor desconhecido. Fonte: Acervo do Instituto Tobias Barreto.

Figura 2. “Praia mais bonita do Brasil”.



Fonte: http://bemvindoasergipe.blogspot.com/2016/05/orla-de-atalaia-em-aracaju_29.html

Além das mudanças na paisagem promovidas pelas intervenções urbanas, um fenômeno natural contribuiu para sucessivas mudanças na configuração visual da praia de Atalaia. O recuo da maré, constante na região e que persiste até os dias atuais, é acentuado nas décadas de 1980 e 1990, o que possibilita o surgimento de uma extensa faixa de areia ao longo da praia, como é possível observar no cartão postal datado de 1990. Segundo o Relatório Ambiental Simplificado (RAS), elaborado como documento exigido para liberação da construção da Orla, “a regressão marinha e a deposição de sedimentos permitiu que a faixa do supra litoral se estendesse em muitos pontos em quase mil metros” (Ras, 2003).

Com o recuo da maré, juntamente com a proposta de desenvolvimento do turismo apresentada pelo BID, o então governador



de Sergipe, João Alves Filho, propôs a construção da Orla de Atalaia de modo que escondesse o escuro do mar. Assim, a partir de 1993, a Orla começa a sair do papel para se tornar a “Orla mais bonita do Brasil” e inserir Aracaju no *trade* turístico do Nordeste.

O primeiro espaço a ser construído foi a praça dos Arcos da Orla. Este espaço, segundo Carlomagno, tinha *priori* três objetivos. Inicialmente, demarcar um momento de mudança, ou seja, estabelecer que se iniciava a construção de uma nova orla, que seria um marco entre o passado e o presente. Posteriormente, constituir-se em um símbolo para a cidade, pois o arquiteto entendia que não havia nenhum elemento iconográfico que rememorasse Aracaju enquanto cidade turística. E, por último, a propositura de ser um espaço democrático, “algo simbólico que significaria a democratização do espaço público [...] seria uma espécie de púlpito, onde as pessoas, sindicalistas, artistas [...] um espaço popular que qualquer um teria acesso” (Carlomagno, 2010).

Figura 3. Arcos da Orla.



Foto: Autor desconhecido. Fonte: www.orladeatalaia.com.br.

Os Arcos seriam um marco para o desenvolvimento da cidade, simbolizariam a totalidade da Orla e as contundentes transformações

que estavam sendo conduzidas. Ao mesmo tempo em que a Orla demarcaria mudanças para toda cidade, ela seria apresentada como um símbolo do desenvolvimento de Aracaju.

Figura 4. Primeiras Intervenções.



Foto: Autor desconhecido. Fonte: Acervo eletrônico.

A partir de então, o “Projeto Orla”, desenvolvido pelo governo de Sergipe, seguiu as demais fases de execução, buscando “maquiar” (Carlomagno, 2010), como informa o arquiteto, a cor escura do mar de Atalaia. O projeto foi dividido em quatro partes e a partir dos Arcos da Orla, foram construídos o calçadão e uma grande estrutura de paisagismo. A Orla foi inaugurada em 1993.

Dez anos depois, em 2003, foi feita uma reforma e ampliação da Orla de Atalaia, nesse momento, o espaço recebeu uma série de equipamentos e adornos com o objetivo de torná-la mais “bonita” e mais atrativa aos usuários e, principalmente, àqueles que não frequentavam a Orla. Denominada em alguns momentos como reforma e em outros como revitalização, a intervenção tinha como objetivo recuperar as obras realizadas anteriormente, além de implantar nova infraestrutura que foi justificada pela construção de novos espaços de entretenimento e pela possibilidade de geração de novos empregos.

O governo afirmou, em matéria publicada no próprio *site*, que esta reforma daria “cara nova” a prédios públicos, aos equipamentos



comunitários e a pavimentação da Orla, com a implementação de nova iluminação e alteração de todo o paisagismo.

Entre as principais obras realizadas nesse momento estavam: “O Mundo da Criança”, quadras esportivas, ampliação da área para eventos, ampliação da ciclovia, ampliação do calçadão, um caramanchão, entre outras.

O Oceanário foi inaugurado em 2004 e segundo o então governador, Albano Franco, em matéria publicada no site infonet.com.br, é uma obra que: “orgulha todos nós sergipanos”. Afirma ainda que a proposta, como as demais edificações da orla marítima, seria aumentar o fluxo turístico, além de possibilitar aos visitantes um maior aprendizado sobre a vida marinha da costa sergipana. Em formato de tartaruga, a edificação aponta para o mar, sugerindo o eterno seguir para o mar das tartarugas que eclodem de ovos depositados na área da praia.

Figura 5. Portal do Mundo da Criança.



Fonte: Acervo pessoal. Autor: Autora

Os muros do Oceanário e do Mundo da Criança foram pintados em azul, e um olhar mais distraído, coloca-se próximo ao mar envolto de coqueiros. A ideia era a de estar num ambiente que parecesse

uma praça, e, ao mesmo tempo, simulasse um ambiente praiano. No ambiente da praça, a ideia foi trabalhar aspectos da natureza de modo que pudesse despertar o imaginário sobre a praia. Assim como o Mundo da Criança, outros espaços, como os Arcos, Oceanário e praças com monumentos e toda ideia arquitetônica da Orla, foram orientadas por uma utopia, uma idealização utópica de praia de mar azul e areia branca que se transmuta na figura de um simulacro.

A ideia de “simulacro” está relacionada às reflexões de Jean Baudrillard (1992), para o qual o simulacro tem como objetivo simular uma perfeição que a realidade não produz em suas imperfeições, uma espécie de distopia. No caso da Orla, o processo arquitetônico suplantaria as imperfeições resultantes da natureza da praia, expressas pela areia e mar escuros. Refere-se, ainda, à produção de estímulos sugestivos aos sentidos, podendo oferecer sensações praianas em ambientes arquitetonicamente projetados.

O processo arquitetônico urbano não podia perder a praia como filão comercial e turístico e precisava se enquadrar na definição de Orla do *trade* turístico nordestino. Para tanto, criou um falso aspecto de praia, estabelecendo a Orla de Atalaia como um simulacro que só pode ser considerado enquanto tal pela análise das motivações e dos formatos das intervenções urbanas.

O simulacro da Orla de Atalaia é colorido, e, em muitos prédios, os tons berrantes, contrastam com a predominância dos tons azuis, na tentativa de criar um espaço físico capaz de atrair turistas e novos frequentadores sem que estivessem com o mesmo entendimento de “praia feia”.

Na figura 6 é possível observar ao fundo um muro na cor azul, bem como uma pequena casa em tons claros de verde e azul. Os coqueiros ordenados e os detalhes em azul do banco ajudam a associar a praça ao ambiente praiano. Na figura 7, encontra-se o prédio onde funciona o departamento de informações turísticas da Empresa (Emsetur), no qual há predominância na cor azul, o que se repete em muitos prédios da Orla.



Figura 6. Alguns equipamento e Muro ao fundo em tons de azul.



Fonte: Acervo pessoal. Foto da Autora

Figura 7. A cor azul que predomina nos prédios da Orla.



Fonte: Acervo pessoal. Autor: Foto da autora.

Um panorama geral permite verificar a pertinência de uma paisagem da “cor do mar”. O azul está nas pilastras, nos detalhes e em longos muros, que ao impedir a visibilidade do mar, remetem simbolicamente não apenas ao azul do mar, como também ao seu próprio movimento. Alguns prédios e muros são pintados em dégradé, em variados tons de azul e verde, que estimulam a ideia de movimento do mar: a intervenção urbanística da orla não se propõe a passar uma impressão de estática, ao contrário, busca dar a ideia de movimento.

O uso dos coqueiros em toda a Orla também busca reforçar o ambiente praiano, principalmente pelo som do balançar das palmas. Os coqueiros estavam, anteriormente, dispostos ao longo do bairro Atalaia e hoje compõem artificialmente o paisagismo dos variados ambientes, alinhados entre bancos, quadras, praças e monumentos. A predominância do azul possibilita a percepção de calma, que remete a ideia de praia, de natureza, de um ritmo próprio de praia.

Assim é possível perceber a Orla panoramicamente, em cores e sons que possibilitam o aguçar do sentido de estar na praia, enquanto também é possível realizar novas experiências. A marca da contradição é expressão única da orla que, em sua composição, pretende confundir entre a estrutura física arquitetônica e a natureza identificada como praiana.

A partir da apresentação das transformações e das declarações do arquiteto fica evidente que houve uma clara intenção de “maquiar” o escuro do mar. O simulacro da Orla de Atalaia foi reforçado por um *marketing* intenso sobre a Orla enquanto praia. Segundo as palavras do então Governador do Estado, João Alves Filho – “foi pra confundir mesmo”. Ou seja, através das mídias, objetivava-se confundir o usuário da praia de Atalaia quanto à sua imagem, que deveria ser entendida como praia azul e bonita, mas a partir da estrutura arquitetônica da Orla de Atalaia. Verifiquemos um texto publicitário sobre a Orla de Atalaia:

Mais movimentada praia de Aracaju, a urbanizada Atalaia reúne calçadão, quadras esportivas e grandes quiosques. O mar raso e a larga faixa de areia atraem famílias com crianças. O trecho conhecido como “Passarela do Caranguejo” tem agitada vida noturna, concentrando bares e restaurantes (www.feriasbrasil.com.br).

Além do efeito de inserir Aracaju no *trade* turístico do Nordeste, o simulacro da praia de Atalaia teve também um efeito no modo de viver e na autoestima da população local, como ilustra a fala de Carlomagno.

A Orla mudou o costume das pessoas, mudaram os hábitos, a cidade ficou mais cosmopolita, a autoestima do sergipano melhorou muito com essa Orla. Ele começou a admirar mais a sua cidade, se sentir mais importante perante outras cidades com essa orla, não foi só a mudança do espaço físico, a mudança do espaço físico provocou uma mudança psicológica no sergipano. Era algo muito feio (a praia), teve que se fazer uma maquiagem ali, teve que criar um cenário que apagasse a cor marrom do mar. Eu utilizo ali muito azul, e o azul meio que confunde o mar, o primeiro plano, aqueles azuis todos confunde com o mar, dá uma sensação de amplidão e até de mudança de cor do mar, essa foi a intenção (Carlomagno, 2010).



Assim, o simulacro da praia de Atalaia passou a atrair frequentadores para a cidade, para a Orla e, conseqüentemente, para a praia. Mas um questionamento ainda persiste, como foi possível a promoção da praia no ambiente arquitetônica da Orla? A cores e o marketing garantiriam tal percepção? Na seção a seguir reflito sobre a localização da produção de uma imagem para pensar a produção urbana em zonas litorâneas.

O co-pertencimento: o espaço orla como praia-bild ou praia-imagem da atalaia

Nesta seção, desenvolvo uma reflexão sobre a possibilidade de produção de um simulacro. Em outras palavras, um simulacro só pode ser reproduzido através de sensações e experiências no ambiente que o compõe, pois, diferentemente, a praia seria apenas outro espaço da cidade, impossibilitado de carregar consigo o simbolismo de praia.

Qualquer processo de urbanização se sobrepõe aos elementos da natureza que o espaço a ser transformado dispõe, o que não é diferente nas intervenções urbanas em Costas Marítimas. O espaço que circunda tais intervenções, as quais se tornam limítrofe entre o urbano e a natureza-praia, concentra em si a ambigüidade simbólica de ser uma arquitetura física que remete à natureza do ambiente praiano. Neste sentido, argumento que este aspecto ambíguo, de que ora a noção de Orla remete à praia, ora à ideia de urbano, está relacionado ao conteúdo desse tipo de urbanização, que se caracterizam pelo uso de elementos e simulacros do ambiente praiano, e pelo ambiente natural que o circunda. Ou seja, a arquitetura empreendida no ambiente costeiro faz uso de cores comuns ao ambiente praiano e o paisagismo é constituído por plantas comumente encontradas na praia, como coqueiros.

O processo de intervenção da Orla de Atalaia, por sua extensão territorial e arquitetura, parece se distanciar da praia enquanto natureza. Muito dos usos observados podem ser caracterizados como de uma praça



ou como sendo uma composição de quaisquer outros espaços da cidade. É comum observar entre os frequentadores a dualidade da percepção da Orla enquanto praia e praça. Neste sentido, impõe-nos uma reflexão que expõe a possibilidade de pensar a intervenção do ambiente litorâneo como simulacro visual que remete a noção de praia, ao mesmo tempo em que se reverte da ideia de praia por comportar, no co-pertencimento com o ambiente natural, da denominação de Orla Marítima.

Ao analisar essa condição, de co-pertencimento do ambiente natural e urbanizado, pensa-se na possibilidade de sustentação do espaço urbanizado enquanto “praia-*bild*”. A ideia de praia-*bild* é extraída da reflexão feita por Martin Heidegger (2009) sobre a produção de uma obra de arte, a qual nos ajuda a elucidar sobre práticas e percepções cotidianas da Orla de Atalaia proporcionou. Associa a Orla, enquanto expressão das estruturas físicas produzidas com fins de uso público, à ideia de obra de arte de Heidegger, por considerar ambos enquanto produção criativa humana.

Heidegger (2009) analisou o debate entre os intelectuais sobre a Madona Sistina do pintor renascentista Rafael no século XV. O quadro foi pitando para compor as ilustrações da Catedral de Piacenza, mas, posteriormente, foi retirada do local e levada a um museu, o que gerou uma série de discussões.

A discussão conceitual que se colocou de fundo estava relacionada às diferenças entre “imagem” (*bild*) e “quadro” que revelam um questionamento acerca da ideia de autenticidade. A “imagem” era defendida como autêntica, uma vez que se encontraria, no seu apresentar-se, no seu local original, ou seja, quando compusesse o espaço para o qual foi destinada. O quadro adquiriria certa autonomia, apresentando-se por si mesmo e distanciando-se do local originário, que garante à “imagem” uma complementação necessária à compreensão e certa dependência.

Heidegger (2009) discorda da afirmação de Theodor Hetzer, um historiador ucraniano que direcionava suas análises à História da



Arte, de que “a Sistina não está ligada a nenhuma igreja, não requer nenhuma instalação determinada” (Heidegger M. , 2009, p. 04). A afirmação chocou Heidegger, não pelo seu aspecto estético, mas pelo aspecto da autenticidade.

Onde quer que esta imagem venha a ser «instalada», aí terá perdido o seu sítio. Fica-lhe vedado o desdobrar da sua essência própria de modo originário, quer dizer, o determinar ela própria esse sítio. Alterada na sua essência como obra de arte, a imagem extravai-se no alheio. Este alheio não chega a ser reconhecido na representação museica, que conserva a sua própria necessidade histórica e o seu direito. A representação museica situa tudo ao mesmo nível na uniformidade da «exposição». Nesta apenas há lugares, não há sítios (Heidegger M. , 2009, p. 04).

O entendimento de Heidegger faz referência à sua compreensão da relação existente entre o espaço e a arte. Para o autor, a Madonna Sistina pertence à igreja Piacenza: “não em sentido histórico-antiquário, mas pela sua essência como imagem. De acordo com esta, a imagem aspirará sempre a ir para lá” (Heidegger M. , 2009, p. 05). Isto porque esta é uma imagem única, não é ela mesma a imagem de um altar, em sentido corrente, mas é esta a imagem do altar num sentido muito profundo (*Altar-Bild*). É neste sentido que argumento que a Orla de Atalaia é uma praia-*bild*, ou praia-imagem, retendo em si as composições que admitem a ambiguidade que remete o frequentador ora à praia, ora à urbanidade. O deslocamento da arquitetura da orla da zona costeira para outro ambiente da cidade, alteraria a percepção de ser este um ambiente de praia, similar a representação museica que fala Heidegger, uniformizando-se às praças e parques da cidade. A imagem da Orla de Atalaia enquanto praia pertence ao lugar da costa marítima, assim como o lugar já a pertence, o que nos permite um comparativo com a mesma ideia de co-pertencimento da obra de arte que ilustra o espaço que lhe é próprio. Retirá-la do seu lugar original provoca sempre o desejo voltar ao lugar para que a mesma possa ser



reconhecida como obra de arte, exatamente por esta não representar apenas um quadro. A imagem não é entendida por Heidegger como mera reprodução, mas como o aparecer do jogo tempo-espaço. A Orla se revela nesse jogo de tempo-espaço que a caracteriza e a distingue de outros espaços da cidade.

Considerações finais

A cidade praiana dispõe de características naturais que permitem a promoção turística, sendo necessário ao poder público e à iniciativa privada o aumento da estrutura hoteleira, melhoria da infraestrutura urbana e de transporte. Para além do mobiliário urbano necessário, os centros urbanos, não litorâneos, ainda demandam a construção de símbolos capazes de construir uma imagem desejada à visitação e, assim, promover turisticamente a cidade.

Dispondo Aracaju de uma faixa marinha, a promoção turística não seria diferente de outras cidades defrontantes com o mar. Porém, as características naturais da areia e da água do mar impediram a inserção da cidade no trade turístico nordestino do seguimento de “Sol e Mar”. Diante de investimentos internacionais e da necessidade de promoção turística da cidade, a partir de 1993, a praia de Atalaia passa por um longo processo de intervenção urbana que possibilitou uma “maquiagem”, termo utilizado pelo arquiteto projetista da Orla de Atalaia, do tom escuro da areia e do mar.

O desafio que se coloca é o de pensar como o estado realizou alterações nos elementos naturais típicos da beira-mar, com intervenções físicas estruturais e, ao mesmo tempo, promoveu o espaço como sendo a própria praia. O mote do turismo de “Sol e Mar” não poderia ser perdido diante do apelo publicitário que acendia o turismo do Nordeste pela beleza de águas azuis e de areia branca.

Nesse sentido, os arquitetos projetaram um Orla que retivesse cores que simulassem o ambiente praiano e um paisagismo com plantas



litorâneas. Em relação as cores, o azul ganhou destaque em meio do colorido intenso, pois os muros, prédios, bancos, foram e são pintados de azul. Para além das cores, é possível encontrar pinturas que simulam o movimento das ondas. Os muros são pintados em três tons de azul sobrepostos e curvilíneos. Criando assim, um simulacro que produz e estimula as sensações de visualizar ondas na arquitetura que ordena a Orla Marítima natural.

Em relação ao paisagismo, há muita grama e coqueiros alinhados ao longo da Orla. A grama foi utilizada sobre a areia, que não poderia ser fixada e, em certa medida, comprometeria o ordenamento das estruturas. O componente mais importante do paisagismo foi o coqueiro, pois além do aspecto visual, havia também o sonoro. A junção de ambos possibilitava um rememorar da praia em meio ao azul que compõe todas as estruturas físicas erguidas na Orla de Atalaia.

Assim, pelo processo de transformação da paisagem natural, a praia de Atalaia passa a ser promovida pela Orla de Atalaia. As peças publicitárias apresentavam inicialmente a Orla da praia de Atalaia, até a autonomia da promoção da Orla mais bonita do país. No âmbito desse simulacro de praia na arquitetura que se ordenou sobre a areia, trago o questionamento acerca da possibilidade de compreensão da Orla enquanto praia pelas cores e pelo paisagismo.

À luz da analogia que faço da análise da estética produzida pelo indivíduo, apresentada por Martim Heidegger, argumento que a imagem da praia se representa na estrutura Orla, não apenas pelas cores e paisagismo, mas pelo co-pertencimento da praia e da Orla na composição da Orla Marítima de Aracaju. Assim, a Orla de Aracaju, enquanto produção humana, contextualiza-se com o ambiente que a circunda, sendo possível a promoção da arquitetura da Orla enquanto praia-*bild* ou praia-imagem.



Referências

- Baudrillard, J. **Simulacros e Simulações**. Lisboa: Relógio D'Água, 1992.
- D'Ávila, João Sampaio. **Relatório Ambiental Simplificado**. Governo do Estado de Sergipe, 2003.
- Fortuna, Carlos. **Destradicionalização e Imagem da Cidade**: o caso de Évora. In: Fortuna, C. (org). *Cidade, Cultura e Globalização: ensaios de sociologia*. Oeiras, Celta Editora, 1997.
- Heidegger, M. **A Origem da Obra de Arte**. Lisboa: Edições 70, 1977.
- _____. **Sobre a Madonna Sixtina**. Covilhã: Lusofia.press. 2009.
- Leite, Rogério. **Contra-usos da Cidade**. Campinas/São Cristóvão, Ed. UNICAMP/Ed.UFS, 2ª Ed. 2007.
- Loureiro, Kátia Afonso Silva. **A trajetória urbana de Aracaju**, em tempo de interferir. Aracaju: INEP, 1983.
- Projeto Orla - **Manual de Gestão**. Secretaria do Patrimônio da União/SPU, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/MP e Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental/SQA, do Ministério do Meio Ambiente/MMA. Brasília, 2005.
- Projeto Orla - **Implementação em Territórios com Urbanização Consolidada**. Secretaria do Patrimônio da União/SPU, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão/MP e Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental/SQA, do Ministério do Meio Ambiente/MMA. Brasília, 2006.



DE PROMESSAS A DESMOBILIZAÇÕES: O MITO DO PROGRESSO REVELADO EM SÃO JOSÉ DO NORTE/RS

 Cristiane S. N. Costa¹

 Marcio S. Rodrigues²

“Os mitos existem para esconder a realidade.
Por isso mesmo, eles revelam a realidade *íntima*
de uma sociedade ou de uma civilização”
(Fernandes, 2003).

Relações empresa-cidade: o potencial mobilizador de um mito

NO INÍCIO DOS ANOS 2000, a reativação ou formação de polos navais - por meio da intervenção do Estado - com a instalação de grandes empreendimentos, como os estaleiros, foi uma das propostas propagadas em meio a um plano nacional de aceleração do crescimento

¹ Professora adjunta na Universidade Federal do Rio Grande (FURG), pelo Instituto de Ciências Econômicas, Administrativas e Contábeis (ICEAC), no Campus Santo Antônio da Patrulha/RS. É doutora em Administração pela EA/UFRGS e mestra em Administração Pública pela EBAPE/FGV. Realiza pesquisa e extensão sobre organização do espaço urbano, gestão pública e ambiental, economia solidária e design social. cristianesnc@gmail.com

² Doutor em Administração pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e professor associado no Centro de Ciências Sócio-Organizacionais da Universidade Federal de Pelotas (CCSO/UFPel). Pesquisador da área de Estudos Organizacionais, com interesse nos seguintes temas: Sociologia da Empresa, Empresarização do Mundo, Discurso e Poder nas Organizações marcio.rodrigues@ufpel.edu.br



(PAC) e que interferiu na organização espacial de diferentes tipos de cidades no Brasil. Tratou-se de uma política de desenvolvimento, subsidiada pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e orientada à consolidação da indústria nacional que, entre outros desdobramentos, promoveu a descentralização desse tipo de atividade que, até então, era concentrada na região sudeste do país. Por meio desses recursos, o número de estaleiros em operação no país passou de dois para dez, entre 2003 e 2014 (Petrobras, 2015).

Figura 1. São José do Norte/RS - registro em 06/01/2017.



Fonte: Arquivo próprio

Foi nesse mesmo período, de crescimento das atividades de reativação ou construção de novos estaleiros pelo país, que se propôs a instalação da empresa Estaleiros Brasil Ltda. (EBR) em São José do Norte, um município da região sul-sudeste do estado do Rio Grande do Sul. Com o estaleiro EBR e outros estaleiros instalados no município vizinho, Rio Grande, o estaleiro Honório Bicalho³, o Estaleiro Rio Grande 1 (ERG1) e o Estaleiro Rio Grande 2 (ERG2), formou-se o “Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande e Entorno”.

³ O estaleiro Honório Bicalho foi administrado pelo consórcio QGI Brasil, formado pelas empresas Queiroz Galvão e Iesa Óleo e Gás e os estaleiros ERG 1 e ERG 2 pela empresa Ecovix-Engevix.

A instalação do estaleiro EBR e tratativas para novos projetos de grande porte, entre eles uma mineradora e um parque eólico, geraram expectativas de crescimento para o município de São José do Norte e para a região, tal como observado no início desta pesquisa⁴, no ano de 2014. A valorização da ideia de que as empresas são propulsoras do desenvolvimento está presente no slogan adotado naquele ano pela Prefeitura Municipal: “Embarque nesse progresso”, como um convite a novos empreendimentos. A elaboração de material de divulgação sobre o potencial desenvolvimento, advindo da instalação de grandes empreendimentos no município, também marca o momento de transição para uma nova configuração esperada para a cidade e região: “São José do Norte – A caminho do desenvolvimento”. Publicações na mídia local, regional e nacional valorizaram a importância desse tipo de organização, como o despertar para novos sonhos a serem realizados por meio do acesso ao emprego e melhor remuneração para a população, o acesso ao consumo e a diferentes modos de vida⁵.

Tal receptividade a novos empreendimentos indica a influência do mito do progresso, um traço que evidencia o chamado processo de empresarização do mundo (Solé, 2008). No contexto de desenvolvimento sob o capitalismo dependente, como no caso brasileiro, tal processo é potencializado porque conta com uma pré-disposição para a transformação, o “élan-modernizador”, como aponta Fernandes (1976). Por meio de especificidades nos modos de agir e pensar que favoreceram a disseminação da empresa no país, o mito do progresso revela-se no contexto dependente pela receptividade à tecnologia e à cultura do exterior e pelo estabelecimento de relações específicas, como

⁴ A base deste estudo foi a tese intitulada “A Empresarização do Espaço em Cidades Locais: um estudo no município de São José do Norte”, realizada com recursos oriundos do CNPq, e que foi defendida no ano de 2017. O arquivo encontra-se disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/178305>.

⁵ A Revista Veja, por exemplo, destacou que a “construção de um estaleiro em São José do Norte está provocando uma revolução na economia e no modo de vida da pequena cidade gaúcha” (Marchezan, 2014, p. 101).



a articulação entre elites econômicas e políticas internas e externas. A conformação dos interesses internos aos interesses externos pode estar vinculada à ideia de que é possível – e necessário – que todos os locais alcancem padrões de produção e consumo semelhantes aos dos chamados países centrais. Para Furtado (1974), é justamente essa a essência do mito do desenvolvimento econômico, um prolongamento do mito do progresso, que teria orientado o processo de industrialização após a Revolução Burguesa, na Europa.

A construção de expectativas de transformação da realidade por meio da instalação de grandes empreendimentos pode ser evidenciada durante a instalação do Estaleiro EBR em São José do Norte. A escolha desse local é justificada pelos representantes da empresa em função de condições naturais de que dispõe quanto ao canal de acesso de embarcações de grande porte e pela possibilidade de dinamização econômica no município e região, por meio da geração de novos empregos e demanda por diferentes produtos e serviços. A disponibilidade de mão-de-obra especializada, em função da proximidade com o município de Rio Grande (Mapa 1), onde já operavam outros estaleiros, também foi considerada favorável, como afirmou o presidente da empresa EBR durante um congresso internacional do setor naval (Padilha, 2014).

Mapa 1. Localização do Estaleiro EBR.



Fonte: Prefeitura Municipal de São José do Norte – Divulgação “A caminho do desenvolvimento”.

As falas de representantes da empresa e do poder público em eventos relacionados ao setor naval, materiais impressos de divulgação, bem como notícias veiculadas sobre a instalação do estaleiro, indicam a busca de sensibilização da comunidade local para a recepção dos novos empreendimentos. Nesses meios de divulgação se expressa o vínculo destes com a ideia de progresso, ou seja, a busca de aceitação de possíveis transtornos causados no presente, sustentada em projeções de um futuro próspero.

Entre as mudanças ocorridas no município destaca-se o deslocamento de aproximadamente 45 famílias – moradores, pescadores e veranistas – que habitavam a área onde foi construído o estaleiro EBR, no bairro Vila Nova. As obras foram iniciadas mesmo antes de uma definição sobre a realocação ou indenização dessas famílias. Essas negociações foram articuladas entre a empresa e representantes das diferentes esferas de governo e de negociações com agentes locais para a realocação/indenização dessas famílias, pressionadas pelo início das obras de terraplanagem e aceleração da construção do estaleiro. Foi formada uma Comissão de Moradores, orientada pelo Ministério Público, pela Defensoria Pública e Comissão de Direitos Humanos, atores que interferiram na definição de valores para as negociações entre a empresa e os moradores.

Moradores de outros bairros da cidade também foram diretamente atingidos pelo predomínio dos interesses em torno das atividades da empresa EBR, que teve assegurada a não interrupção das obras de construção do estaleiro, transportando peças e materiais pesados por meio da BR 101, passando por ruas do interior do município mesmo após um decreto de situação de emergência aprovado pelo Governo do Estado, acionado diante da deterioração de ruas e residências, que sofreram rachaduras pelo impacto desse transporte. Dias após a publicação do decreto de homologação da situação de emergência, moradores diretamente atingidos assinaram um acordo, promovendo a autorização para o fluxo reduzido e condicionado de caminhões,



sob a justificativa de não serem prejudicadas as obras e operações do estaleiro e, conseqüentemente, priorizados os interesses por suposta empregabilidade, dinamização econômica na cidade e de arrecadação tributária nas diferentes esferas de governo.

Tais mudanças indicam a sobreposição dos interesses de uma burguesia local e uma burguesia externa, como se expressa no mencionado direcionamento dos recursos, com uma alta concentração destes para o atendimento das necessidades de operação de um grande empreendimento, enquanto parcelas significativas da população local seguíram sendo atingidas em suas necessidades fundamentais, como é o caso da moradia. É no sentido de problematizar as promessas em torno do mito do progresso e dar luz a quem efetivamente é afetado pelas ações dele decorrentes que apresentamos este capítulo. O referencial teórico, os dados coletados e a análise interpretativa realizada na pesquisa de origem revelam, entre outros resultados, os aqui relatados, sobre desdobramentos do mito do progresso em rápidas mobilizações e mais rápidas desmobilizações, refletidas em desorganização de comunidades, desemprego e subordinação a relações mais profundas de dependência.

A seguir, apresentamos duas seções: a primeira desenvolve a ideia de progresso desde a origem aos seus desdobramentos no contexto brasileiro. A segunda demonstra as distopias decorrentes do mito do progresso, tomando-se como objeto de análise a instalação do estaleiro EBR em São José do Norte.

O “élan de modernizar” e seus desdobramentos sob o capitalismo dependente

No livro “O Mito do Progresso”, Dupas (2006) se propõe a realizar a exegese do conceito de progresso em busca de diferentes significados a ele atribuídos e procurando identificar a quem ele tem servido, “quais os riscos e custos de natureza social, ambiental e de sobrevivência



da espécie que ele está provocando e que catástrofes futuras ele pode ocasionar” (Dupas, 2006, p. 26). Para o autor, a ideia de progresso pode ser compreendida tanto como mito quanto como ideologia. O progresso é entendido como mito, uma “forma atenuada de intelectualidade, usada como instrumento de controle social” (Dupas, 2006, p. 23) e como ideologia, considerando o sentido dado por Marx e Engels em “A Ideologia Alemã”, como “instrumento de dominação” e como “falsa consciência” (Dupas, 2006, p.24).

A partir dessas considerações, Dupas (2007, p. 77) define o progresso como “um mito renovado por um aparato ideológico interessado em convencer que a história tem destino certo e glorioso”. Dupas (2006) analisa o conceito de progresso como uma ideia-força, algo que representa os anseios dos seres humanos num determinado momento e que interfere de forma representativa na orientação dos acontecimentos históricos.

Segundo Nisbet (1985), há pelo menos cinco premissas que sustentam a ideia de progresso desde a sua origem, a saber: 1) a crença no valor do passado - conforme o autor, mesmo que a ideia de progresso remeta ao futuro, o passado lembrado, seja pelos rituais ou pela história, é fundamental, pois possibilita a “consciência do movimento progressivo do passado ao presente” (Nisbet, 1985, p. 327); 2) a convicção sobre a nobreza e/ou superioridade da civilização ocidental - a referência a esta premissa não se restringe “a um preconceito etnocêntrico, já que constituiu uma realidade militar e política” (Nisbet, 1985, p. 333); 3) a terceira é a valorização do crescimento econômico e tecnológico -essa premissa vem sendo enfraquecida, segundo o autor, desde a segunda metade do século XX, com a disseminação de estudos sobre a escassez dos recursos naturais e com a constatação de que ocorre o desinteresse crescente pelo tipo de bens produzidos e disponibilizados em larga escala pela indústria; 4) a fé na razão, no conhecimento científico e acadêmico por ela produzidos - premissa que também está em declínio, como afirma o autor, com a diminuição da confiança pública nas



diferentes formas de conhecimento organizadas racionalmente; e 5) o valor intrínseco da vida neste mundo - o progresso é justificado como necessário à promoção de qualidade de vida e à geração de emprego e renda, por exemplo.

Assentado nas análises de Robert Nisbet sobre a história da ideia de progresso, Dupas (2006) sugere que sua gênese está entre os gregos. Percebida como ciclos que alternavam entre períodos de esplendor e de decadência, tal noção estava, inclusive, presente na obra “As Leis”, quando Platão descreve o desenvolvimento da vida social até a formação das cidades (Dupas, 2006). No entanto, apesar de possível, não é o objetivo do texto recontar a história da ideia de progresso desde os gregos. O foco aqui reside nas concepções modernas de progresso.

Sendo assim, conforme Dupas (2006), a partir do século XVII, foram adicionadas novas considerações ao conceito, alinhadas com a invenção da pólvora, da imprensa e da bússola e que conduziram à associação entre progresso e ciência, característica da sociedade moderna. Essa valorização do progresso por meio da produção de conhecimento técnico e científico foi característica do Iluminismo, que tornou comum o uso de termos como progresso, desenvolvimento e evolução como sinônimos (Dupas, 2006).

Além do Iluminismo, movimento que concebe a história como “marcha *progressiva* para o racional” (Furtado, 2000, p. 9, grifo do autor), outras duas correntes do pensamento europeu são apontadas por Furtado (2000) como raízes da ideia de progresso. A primeira, assentada na ideia de acumulação de riqueza como possibilidade de projeção de um futuro próspero e a segunda corrente parte da noção de que a expansão geográfica da influência europeia era uma possibilidade aos demais povos para o alcance de formas superiores de civilização, associando-se a expansão do comércio europeu a uma espécie de missão civilizadora.

Especialmente após a Primeira Guerra Mundial, dissemina-se a crítica às ideias valorizadas até então, como a divisão do trabalho,



o culto à tecnologia e à razão moderna e disseminação dos ideais socialistas. Porém, a decepção com a experiência soviética, contribuiu para a retomada do mito em torno da possibilidade de construção de uma “sociedade futura do lazer puro e intelectual, onde se poderia receber sem trabalhar, numa espécie de Terra Prometida baseada no progresso técnico” (Dupas, 2006, p. 58).

A operação dos mercados sob a lógica global e dos Estados sob o neoliberalismo passaram a vigorar a partir do final do século XX, favorecendo processos de acumulação em progressão geométrica, por parte de corporações globais (Dupas, 2005). A necessidade de requalificação e revalorização do conceito de progresso fica mais evidente na atuação das grandes corporações globais, marcada pelo acirramento das desigualdades, devastação do meio ambiente e precarização das relações de trabalho, por exemplo. Essas condições promovem, por um lado, a mobilização social, atuando como freio aos anseios de ganho das empresas e, por outro, concepções de progresso que incorporam práticas formalmente vinculadas à responsabilidade social e à responsabilidade ambiental (Dupas, 2005).

Na década de 1970 a dimensão ambiental foi reconhecida pela Organização das Nações Unidas (ONU), que passou a trabalhar com o conceito de Ecodesenvolvimento. Entretanto, o conceito de desenvolvimento sustentável só foi apresentado no Relatório Brundtland, em 1987, também elaborado pela ONU, como uma tentativa de definição de um conceito consensual de desenvolvimento a ser empregado pelos diferentes países, relatório intitulado “Nosso Futuro Comum” (Comissão Mundial Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, 1987). É neste relatório que consta a definição mais difundida sobre desenvolvimento sustentável, como aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de atendimento de suas próprias necessidades pelas gerações futuras (Scheffer, 2012).

Os danos ao meio ambiente causados pelo predomínio da lógica de crescimento acumulativo são descritos por Furtado (1974), ao tratar



do mito do desenvolvimento econômico como um desdobramento do mito do progresso. O autor critica a opção pelo crescimento orientado às exportações e pela aspiração de modos de produção e consumo estrangeiros, indicando a necessidade de atenção a fatores internos e às possibilidades de desenvolvimento orientado à valorização das potencialidades humanas.

As proposições de Furtado (1974) reforçam a ideia de que o mito do desenvolvimento econômico promove a disseminação da empresa como força organizadora do mundo moderno (Solé, 2008). É principalmente por meio das grandes empresas, das empresas transnacionais nos termos de Furtado (1974), que os países centrais impõem aos locais onde se instalam relações de dependência econômica e tecnológica, além de influenciar a determinação de leis e regras que favoreçam suas operações, de modo que são as empresas que assumem a orientação dos processos de acumulação em lugar do Estado.

As empresas interferem nos modos de atuação política e nas funções do Estado, a tal ponto que “[o] crescimento do aparelho estatal é inevitável, e a necessidade de aperfeiçoamento de seus quadros superiores passa a ser uma exigência das grandes empresas que investem no país” (Furtado, 1974, p. 68). Entre as considerações do autor sobre essas relações, destacam-se quatro aspectos da atuação das empresas nos chamados países periféricos: (i) controle da inovação; (ii) transações internacionais; (iii) operação internacional que transcende a atuação dos estados nacionais/governos e, (iv) grande liquidez fora do controle dos bancos centrais e fácil acesso ao mercado financeiro internacional. Outro aspecto que pode ser ressaltado a partir das proposições do autor diz respeito à atenção aos países periféricos como espaços propícios à disseminação da empresa em torno dos interesses dos países centrais, seja pela disponibilidade de recursos naturais, seja para exploração de sua mão-de-obra (Furtado, 1974).

Especificamente com relação ao Brasil, o mito do progresso e seu desdobramento pelo mito do desenvolvimento econômico ganham



força sob o desenvolvimento dependente pela presença de um “élan modernizador”, um modo de pensar compartilhado no contexto brasileiro que ajuda a compreender a receptividade ao que lhe é exterior. O “élan de modernizar”, como afirma Fernandes (1976, p. 29) está por trás do incentivo à industrialização no Brasil desde os movimentos pela independência, na busca de desenvolvimento por meio da assimilação interna dos padrões de produção e de consumo semelhantes aos dos chamados países centrais.

A orientação da produção rural para a exportação e não para o consumo interno é uma das especificidades do desenvolvimento do capitalismo no contexto brasileiro que favoreceu uma transição demorada e marcada pela baixa autonomia econômica (Fernandes, 1976). O autor ressalta a sobreposição, por um longo período e na maior parte da extensão territorial do país, entre o sistema colonial e o sistema de mercado competitivo, considerando que apenas nos espaços onde ocorreu a intensificação do comércio e o crescimento urbano foi onde houve maior atrito entre esses dois sistemas. Tal situação, conforme Fernandes (1976), só viria a ser alterada com a constituição de um Estado nacional e a busca de maior integração da economia nacional, por meio de mudanças introduzidas nas relações entre as elites internas e externas a partir da autonomização política.

Para uma análise integrativa e totalizadora sobre o desenvolvimento econômico no país, Fernandes (1976) sugere que sejam considerados três elementos: (i) preponderância da exportação; (ii) importação como mecanismo corretivo de especialização na produção agrícola; (iii) dependência em face do exterior para formar e aplicar o excedente econômico, bem como os desdobramentos socioculturais dela decorrentes. Assim, o que o autor identifica, por meio da consideração de aspectos internos e externos, é a formação de um capitalismo dependente.

As relações de dependência estão vinculadas a um processo de industrialização pautado na “assimilação de técnicas, instituições



e valores sociais importados da Europa, ou, em menor escala, dos Estados Unidos” (Fernandes, 2008, p. 69). Essa assimilação, porém, não foi literal, considerada sua inter-relação com elementos como a reserva de trabalho, as altas margens de lucro dos empresários e “disposições subjetivas que fazem da industrialização um valor social de caráter moral” (Fernandes, 2008, p. 75). Considerada como um valor social de caráter moral, a industrialização é tomada como o caminho seguro para o atendimento de um afã pela modernização e para o atendimento de uma vontade de tornar o Brasil um país civilizado. Esse estado de espírito compartilhado por amplos setores da população, como afirma o autor, explica a aceitação de situações de sacrifício em benefício da industrialização, na expectativa de melhores condições no futuro.

Para Cardoso (2014), assim como para Perez e Lara (2015), o controle internacional do padrão tecnológico é o fator preponderante da manutenção da dependência atualmente no Brasil, marcada pela “combinação entre pagar o preço da modernização produtiva e se especializar em ramos em que possuem vantagens comparativas estáticas” (Cardoso, 2014, p. 46). Essa assimilação da técnica imposta pelas empresas transnacionais reforça o endividamento interno e externo pelo Estado, a opção pela exportação de bens primários e a superexploração da força de trabalho e dos recursos naturais. “O que vemos é a continuidade do padrão de desenvolvimento conservador e dependente considerado por Florestan Fernandes como inelutável nos limites do capitalismo brasileiro” (Perez; Lara, 2015, p. 55).

Esta revisão indica que o processo de instalação de empreendimentos conta com o “élan de modernizar”, o qual impulsiona a receptividade ao que vem do exterior e reforça as relações características do desenvolvimento dependente, como as imposições tecnológicas e culturais. A forma de desenvolvimento que se estabelece no país ao logo de sua formação favorece também posição privilegiada às empresas nos espaços de decisão.



Alguns esclarecimentos metodológicos

Como ressaltado anteriormente, este texto é decorrente de uma ampla pesquisa realizada por Costa (2017). Desse modo, não é a intenção aqui reproduzir o percurso metodológico da mesma na íntegra, mas apenas sinalizar para o leitor alguns aspectos da coleta e da forma como os dados foram analisados.

Realizado durante os anos de 2014 e 2017, o processo de coleta de dados foi composto por três elementos: notícias e informações sobre a instalação do estaleiro e do município, registros fotográficos e entrevistas com representantes atores locais. As notícias e informações sobre a instalação do estaleiro e sobre a cidade foram obtidas a partir de consultas a jornais (impressos e virtuais) e sítios eletrônicos institucionais (Prefeitura Municipal de São José do Norte, Fundação de Economia e Estatística do Estado do Rio Grande do Sul, Governo do Estado do Rio Grande do Sul, Governo Federal, entre outros).

Em visitas ao município de São José do Norte, foram feitos registros fotográficos⁶ e as entrevistas. Inicialmente, estas ações permitiram conhecer as obras de instalação, conhecer os atores locais envolvidos no processo e obter informações sobre os outros empreendimentos que tinham projeto de construção no município: uma mineradora e um complexo de parques eólicos.

Com base nos dados preliminares, coletados a partir das primeiras visitas a campo e de notícias veiculadas sobre o tema, foram mapeados os atores considerados importantes para a realização das entrevistas

⁶ Embora este texto não faça uso intenso das fotografias, elas cumpriram um papel crucial na aproximação da pesquisadora com a comunidade e na divulgação da pesquisa, uma vez que elas compuseram a exposição intitulada: Travessias & Horizontes: Registros de um estudo sobre a empresarização no município de São José do Norte, realizada em primeira edição em Rio Grande/RS e em segunda edição em Santo Antônio da Patrulha/RS (<https://www.furg.br/es/noticias/noticias-sap/abertura-de-exposicao-travessias-horizontes-acontece-em-santo-antonio-da-patrulha>). Um ensaio fotográfico foi publicado em 2018, na Revista Brasileira de Estudos Organizacionais, e pode ser acessado em: <https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/106>.



e organizados em diferentes grupos, a saber: 1) representantes dos moradores das áreas mais diretamente afetadas pela instalação do estaleiro EBR; 2) representantes da gestão pública municipal; 3) representantes de empreendimentos comerciais instalados no município; 4) representantes dos empreendimentos de grande porte instalados ou em fase de licenciamento; 5) representantes de organizações prestadores de serviços; 6) representante da Fundação Estadual de Proteção Ambiental – RS (FEPAM); 7) representante do Governo do Estado do Rio Grande do Sul e representante da Superintendência do Porto de Rio Grande e o Prefeito de Rio Grande.

As entrevistas realizadas com os atores de cada um dos referidos foram analisadas pelo Método de Interpretação de Sentidos (Gomes, 2008), que sugere a sua realização em três momentos: (i) leitura compreensiva do material, pela qual se busca perceber as particularidades do material, destacando-se os trechos possivelmente relacionáveis com a estrutura de categorias analíticas do estudo; (ii) exploração do material, a fim de revelar elementos não explicitados na fala, mas implícitos e relacionáveis a outras perspectivas sobre o tema e, (iii) elaboração e síntese interpretativa, realizada pela articulação entre os objetivos do estudo, a base teórica e os dados empíricos. O resultado desse processo é apresentado a seguir.

Revelando-se o mito do progresso: o caso de São José do Norte

Localizado ao sul-sudeste do estado do Rio Grande do Sul, o município de São José do Norte faz fronteira por terra com o município de Tavares. Porém é com a cidade do Rio Grande sua relação mais intensa, da qual está localizada a uma distância de 5Km pelo Canal Miguel da Cunha, na Lagoa dos Patos (Prefeitura de São José do Norte, 2015). O município é formado por uma área urbana próxima ao terminal hidroviário pelo qual é feita a conexão por meio de lanchas de passageiros com a cidade de Rio Grande. É



formado também por uma área rural que se estende em direção ao município de Tavares, por uma região chamada de litoral médio do estado do Rio Grande do Sul.

Desde o período de colonização, diversas culturas agrícolas foram iniciadas. Dentre elas, a produção de cebola foi a atividade que mais se disseminou no município, justificada pela produtividade obtida nas condições de solo disponíveis naquela região. A produção de arroz irrigado e de camarão em cativeiros são iniciativas de produção que foram introduzidas, com auxílio técnico, como atividades alternativas para as pequenas propriedades na região. Embora interfiram na economia do município, essas atividades ficaram concentradas em poucas unidades, predominando ainda a produção de cebola, o que se tornou um fator estruturante da formação econômica e social do município de São José do Norte, das relações entre cidade e campo e entre a cidade e os municípios vizinhos, como Pelotas e Rio Grande, que tiveram uma matriz econômica mais diversificada.

Ainda sobre as atividades econômicas desenvolvidas no município, destaca-se a expansão da silvicultura e a produção de pinus⁷. Outras iniciativas de industrialização também se destacaram na economia do município em períodos passados, onde operaram pelo menos duas indústrias de pescados e uma indústria de beneficiamento de cebolas. Atualmente, compõem a paisagem urbana do município os antigos prédios dessas instalações. O gabinete da Prefeitura Municipal ocupa o prédio da antiga Prograsa, uma indústria de cebolas em conserva, que teve suas atividades encerradas na década de 1970. As indústrias de pescado estão desativadas no município. Uma delas era a fábrica Moura Comércio de Pescados. Mas a pesca artesanal é ainda uma das principais atividades da região, realizada especialmente durante as safras de tainha e de camarão.

⁷ Conforme dados da Associação Gaúcha de Empresas de Florestamento (AGEFLOR), essa atividade representava em 2007 cerca de 70 % do PIB municipal (Gianuca, 2009).



O anúncio da construção de um grande estaleiro em São José do Norte foi realizado no ano de 2010, como promessa de modernização para a cidade, geração de empregos e dinamização das atividades econômicas na região. Assim, o município de São José do Norte passou a integrar o Polo Naval e *Offshore* de Rio Grande e entorno com a instalação da empresa Estaleiros Brasil S.A. (EBR).

O projeto de construção do estaleiro foi confirmado em novembro de 2010, com assinatura de um convênio entre a empresa e o Governo do Estado do Rio Grande do Sul. A Estaleiros Brasil Ltda. (EBR) é parte da TS Participações e Investimentos S.A., empresa brasileira formada pela sociedade em 50% com a empresa japonesa Toyo Engineering Corporation e 50% com a empresa brasileira SOG – Óleo e Gás (Setal). A TS Participações e Investimentos S.A atua no país por meio da Toyo Setal Engenharia - em operações *Onshore* EPC (projeto, aquisição de materiais e serviços de obras e equipamentos para operação em terra) e *Offshore* EP (projetos de equipamentos para operação no mar) - e pela empresa Estaleiros do Brasil (EBR) na fabricação e integração de módulos – *Offshore* (EBR, 2014).

A proposta de construção de um polo naval nessa região ocorreu pela inserção da região sul do estado do Rio Grande do Sul em um programa do Governo Federal de indução ao desenvolvimento, o Plano Brasil Maior.

Na prática, nós tínhamos uma política que passava pelo Plano Brasil Maior [...] que encaminhava uma política de desenvolvimento de país, né, e, dentro desse plano de desenvolvimento estava lá a política de desenvolvimento de áreas de depressão econômica, entre as quais a metade sul do Rio Grande do Sul (Representante da Prefeitura Municipal do Rio Grande).

Conforme o relato do representante do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, a escolha do município de São José do Norte para a instalação do estaleiro EBR ocorreu após ponderações sobre a viabilidade



de instalação do empreendimento em Rio Grande. Conforme o relato do entrevistado, foi indicada, inicialmente, uma área no município do Rio Grande, no bairro Mangueira, escolha que foi indeferida pelo Governo do Estado, por considerar possíveis embates com os moradores do local e a área necessária requerida pelo empreendedor, maior que a área disponível. Ainda segundo o entrevistado, diante dos entraves para a instalação no município de Rio Grande, foi indicada a área localizada no município de São José do Norte e mobilizados esforços para que o empreendimento fosse realizado na região, em vez de o projeto ser transferido para a Bahia. As tensões mencionadas ressaltam as disputas entre os lugares pela presença de novos empreendimentos, assim como a escolha pela empresa, de acordo com as melhores condições oferecidas.

A receptividade e o otimismo em torno da instalação do estaleiro foram ressaltados pelos entrevistados. Expectativas positivas relacionadas à entrada de novos empreendimentos no município foram recorrentes nas suas falas, que revelam a importância atribuída à presença da empresa na cidade. Apesar do despreparo da população local para o trabalho nos novos empreendimentos, muitas expectativas foram construídas em torno da instalação do estaleiro, sendo identificada uma projeção de crescimento/desenvolvimento que envolveu a entrada no município de mais empresas, de maior oferta de serviços, de maior acesso ao consumo, de atualização da forma de viver na cidade. O crescimento passou a ser tomado como certo no planejamento da infraestrutura, sendo contratados serviços de consultoria para a elaboração de um novo plano diretor para o município, por exemplo. A exaltação ao progresso/crescimento é expressa na fala de alguns entrevistados.

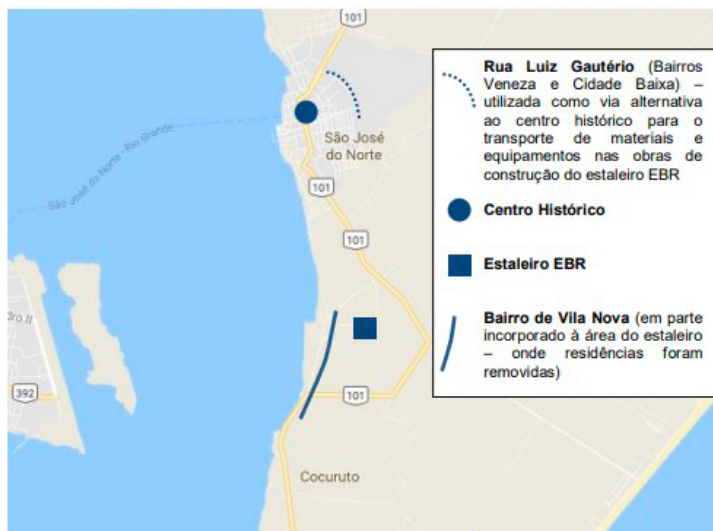
O estaleiro foi construído em uma área situada a cerca de 20km do centro histórico e comercial de São José do Norte. Uma das condicionantes indicadas na licença de instalação para a liberação dessa área pela Fundação Estadual de Proteção Ambiental (FEPAM) envolveu um acordo entre a empresa e a gestão pública (municipal e estadual)



para a construção de uma nova rota de acesso ao litoral oceânico do município, em função do interesse dos empreendedores em incorporar à sua propriedade um trecho da estrada original situada entre a área adquirida pela empresa e a área cedida pela Superintendência do Porto para a construção do píer e diques para operações de transporte e obras, necessário ao empreendimento para contato com o canal de acesso marítimo. Tratou-se de um trecho da estrada que dava acesso ao Molhe Leste, que compõe com o Molhe Oeste, em Rio Grande, os Molhes da Barra do Rio Grande e à comunidade de pescadores residente na região.

Os impasses para a instalação do Estaleiro EBR ficaram evidentes logo no início da sua construção. Algumas comunidades locais foram mais diretamente afetadas, como os moradores do bairro Vila Nova, cujas residências eram localizadas nas áreas de interesse da empresa e dos bairros Veneza e Cidade Baixa, cujas residências foram danificadas pela circulação de cargas pesadas, com materiais e equipamentos durante a construção do estaleiro (Mapa 2).

Mapa 2. localização dos bairros Veneza, Cidade Baixa e Vila Nova



Fonte: Google Maps (adaptado)

A construção do estaleiro EBR em São José do Norte envolveu a cessão pela Superintendência do Porto de Rio Grande de uma área da localidade de Vila Nova, implicando num processo de realocação/indenização de mais de quarenta famílias. Este processo desencadeou uma série de acontecimentos, como a formação de uma comissão de moradores da área que, juntamente com o Ministério Público e a Defensoria Pública, negociaram os valores e condições dessa indenização. É comum nos municípios de Rio Grande e São José do Norte a ocupação das áreas costeiras, principalmente por comunidades de pescadores. Apesar dessas áreas serem consideradas pela Superintendência do Porto no seu planejamento, formalizadas por meio da redefinição do plano de zoneamento portuário, elaborado em dezembro de 2011, nenhum projeto havia sido apresentado para uma utilização favorável ao desenvolvimento de São José do Norte.

O contato com ex-moradores de Vila Nova durante a pesquisa possibilitou o detalhamento do processo de indenização/realocação das famílias de Vila Nova residentes na área de interesse para o empreendimento. A análise foi complementada por meio de documentos, relatos e notícias veiculadas sobre o mesmo no período entre o ano de 2010 – quando foi firmado o convênio entre a empresa EBR e o Governo do Estado do Rio Grande do Sul para a instalação do estaleiro em São José do Norte – e o ano de 2013, quando ocorreu a inauguração da obra e a intensificação das relações entre moradores, empresa e Estado para a negociação das indenizações. Nesse período de indefinições, alguns relatos de moradores expressaram as condições vivenciadas naquele momento.

[...] eles vieram conversar, primeiro... Vieram conversar, que a turma queria tirar a gente dali... A gente era obrigado a sair dali, né? E o Prefeito, mesmo, disse que a gente era invasor... O cara morando 53 anos ali? O cara não é invasor... (Ex-morador de Vila Nova).



A referência ao progresso como justificativa para a concessão dos moradores às necessidades do empreendedor está presente na fala dos moradores. Da mesma forma, o representante do empreendimento referiu-se ao progresso para tranquilizar os moradores, sem que um esclarecimento sobre as propostas de negociação – que interessavam aos moradores – fosse mencionada.

Nós queremos que os moradores fiquem tranquilos porque não queremos prejudicar ninguém. **Nós viemos aqui para fazer progredir o município** [...]. Eu estou aguardando porque teoricamente o que deverá ocorrer é o Governo Federal transferir a autonomia para o Governo Estadual ou para a Superintendência do Porto. Nós estamos aguardando (Moradores Temem, 2012, grifo nosso).

Além da distância a percorrer para o acesso ao canal, entrevistados relatam que o acesso a outros pontos da cidade, como o centro, ficou mais difícil para eles. As relações de proximidade e integração horizontal, que eram características entre os moradores antes da mudança, foram substituídas por novas relações, determinadas de acordo com as necessidades de operação do estaleiro. A representante dos moradores na Comissão de Acompanhamento da Realocação dos ex-moradores de Vila Nova relata o início das negociações e sobre como foi acordada a cessão das áreas na esfera pública.

[O acordo de cessão da área pelo porto ao estaleiro] partiu deles no impasse sobre quem acertaria com os moradores. Era o Governo Federal? Era a Marinha? Era o Porto ou era a EBR? Então eles fizeram o acordo de que o estaleiro indenizaria os moradores, né, e realocaria todos eles de uma forma assim bem estruturada, dando assistência, psicológica - coisa que não aconteceu, mas, foi a promessa... (Representante dos ex-moradores na comissão de acompanhamento).

Esse relato evidencia a falta de planejamento para a chegada do empreendimento, característica do desenvolvimento dependente.



Além das incertezas mencionadas pela entrevistada e direcionamento das negociações conforme os interesses da empresa, essa falta de planejamento passou pela irresponsabilidade social diante das necessidades dos moradores da região. Até a realização da primeira audiência pública, em fevereiro de 2013, a população local era descrente da efetiva instalação do empreendimento no município. Porém, iniciadas as obras foram sentindo-se pressionados à entrega das suas moradias.

Fatores como a especulação imobiliária e a situação formalmente irregular de imóveis interferiram nas negociações sobre indenização/realocação. A busca por novos imóveis por esses moradores se deu em meio ao chamado *boom* imobiliário no município. Uma prática que se relaciona com o que Fernandes (1976; 2008) chama de fatores irracionais do processo de desenvolvimento no contexto dependente, cujas práticas buscam ganhos elevados e imediatos, de curto prazo e não considerando a possibilidade de ganhos sistemáticos de longo prazo.

Conforme relato de ex-moradores, muitos preferiam não ter saído do local, mas foram pressionados, seja por argumentos relacionados à situação formalmente irregular das propriedades, seja pelo risco de perda de valor monetário a ser restituído, à medida que outros moradores cedessem às propostas. Além disso, alguns moradores sentiam-se obrigados a sair do local, acreditando estar impedindo o progresso da cidade e da região se ali permanecessem.

As comunidades dos bairros Veneza e Cidade Baixa também mobilizaram recursos para a proteção de suas residências, afetadas por rachaduras causadas pelo intenso trânsito de cargas para as obras de construção do estaleiro. O transtorno mencionado implica naquilo que é fundamental à vida dessas pessoas: a moradia. De 30 carretas anunciadas em nota à comunidade pela empresa em agosto de 2013, o fluxo de veículos pesados passou para 731 no mês de novembro, no mesmo ano, ou seja, uma média de quase 25 carretas por dia passando por essas comunidades, por ruas não pavimentadas. Na referida nota a empresa não menciona sua necessária participação na construção



prévia de uma via alternativa, que contornasse a cidade e minimizasse os transtornos, tal como previsto na licença de instalação.

O atraso nas obras de construção da via alternativa que poderia ter minimizado os transtornos causados aos moradores é atribuído ao Governo do Estado. Essa justificativa foi apresentada pelo empreendedor em processos judiciais movidos por famílias que tiveram as estruturas de suas casas comprometidas pela trepidação e outros danos causados pelo intenso fluxo de caminhões para as obras de construção do estaleiro. Com a intenção de ilustrar o menor fluxo de veículos a partir da ação movida pelos moradores, o empreendedor apresenta também os volumes de cargas transportadas até o local entre novembro de 2013 e fevereiro de 2014. A empresa declarou um pico de recebimento de carretas em fevereiro de 2014, alcançando 1.177 no mês, ou seja, um fluxo médio de quase 40 carretas por dia⁸.

Após as manifestações e reivindicações realizadas pelos moradores, uma rota alternativa para o transporte de cargas a partir da BR-101 foi estabelecida no município. Mesmo considerando-se o êxito dessas ações, os transtornos causados poderiam ter sido evitados com o planejamento para a minimização de impacto pela empresa. As ações foram reativas aos danos causados pelo transporte de cargas pesadas, primeiro no centro histórico, depois em área residencial sem pavimentação, sem fiscalização e sem a participação profissional para o suporte necessário. Mesmo após assinado um Decreto de Situação de Emergência, dadas as avarias nas residências das vias utilizadas, foram concedidos, com a anuência de moradores, dez dias para que a empresa seguisse transportando os materiais de construção, como cimento e peças prontas de concreto e ferro para o canteiro de obras, passando pelas residências já reconhecidamente comprometidas, a fim de que as obras não fossem interrompidas.

⁸ Conforme consta no processo de Ação Indenizatória nº 126/3.14.0000064-8 – cuja cópia foi autorizada pelo Fórum Municipal de São José do Norte.

Quanto às expectativas em torno da geração de emprego e renda, mesmo com a modificação no quadro de registros de emprego no município, a percepção da população local, conforme relato de alguns dos entrevistados, foi de frustração quanto à contratação de mão-de-obra local pela empresa EBR, ou seja, a percepção de que poucos empregos foram gerados. Apesar da oferta de cursos para a especialização dos possíveis trabalhadores locais para o polo naval, este não alcançou o mais expressivo número de registros de empregos, estes sendo ocupados predominantemente por trabalhadores experientes nas atividades do setor, vindos de outras regiões do país ou ainda de outros países, a depender da atividade envolvida.

E a gente sempre procurou isso aí, tentar empregar o pessoal local. Mas, infelizmente, aqui, São José do Norte não tava bem preparada pra isso. O que é que acontece? O EBR chegou aqui, eles trouxeram a maioria do pessoal deles tudo de São Paulo (Representante do Stimmmerg São José do Norte).

Outro fator destacado por alguns entrevistados foi a interferência da instalação desse empreendimento na possibilidade de manutenção das rotinas de trabalho comuns aos pescadores da região. Desde o período de indefinições quanto à indenização e o deslocamento de famílias de moradores da área onde o estaleiro foi instalado e após a instalação, alguns relatos de moradores expressaram essa preocupação e mudanças ocorridas:

Eu pesco desde os 12 anos de idade. Não sei fazer outra coisa. Tenho uma parelha e sobrevivo da pesca. Então não é em qualquer lugar que vai ser bom pra mim. Tenho [andaina] de camarão que me sustenta no verão. Então onde é que vão me colocar? (Moradores Temem, 2012).

Ali [em referência ao local onde morava], logo em seguida a gente saía e pegava o canal, né? Agora aqui não, é baixo, né? [...] tem dia



que não dá nem pra sair pra pescar, porque é baixo. Se a água baixa ninguém sai... É mais difícil, o canal é longe [...] o cara não sai, né? É difícil sair daqui... Ali o cara saía, ia na casa de um, na casa do outro; aqui é longe... (Ex-morador do Bairro Vilanova).

A construção de unidades para moradia endereçadas inicialmente aos trabalhadores do estaleiro em São José do Norte, sejam pousadas ou alojamentos, não foi planejada de forma que se considerasse a disponibilidade e opção dos trabalhadores por residir em Rio Grande, cidade vizinha. O transporte de passageiros por lanchas fretadas pela empresa EBR permitiram a conexão entre o terminal hidroviário de Rio Grande diretamente com o píer do estaleiro, sendo reduzida a passagem de trabalhadores pelo centro histórico e comercial da cidade, sem promover a dinamização econômica anunciada para o local.

A obra de revitalização da estação hidroviária realizada pela Prefeitura Municipal evidencia as perspectivas de progresso pela transformação da paisagem de chegada à cidade. Essa postura da gestão municipal em exercício no período de instalação do estaleiro é evidenciada no *slogan* adotado, “Embarque nesse Progresso”, convidando novos empreendedores, comunidade e visitantes a se integrarem ao novo *status* vislumbrado para o município.

Além da geração de empregos, outro argumento utilizado para exaltar a entrada de grandes empreendimentos no município foi a possibilidade de incremento da arrecadação de tributos, o que não ocorreu da maneira esperada. As condições de negociação sobre as entradas e saídas de ICMS para o município de São José do Norte não tiveram o mesmo tratamento concedido pelo Governo do Estado ao município de Rio Grande, para as mesmas operações, sendo a concessão para o lançamento de saídas por etapas de conclusão da obra não autorizadas.

A arrecadação de ISSQN referente ao arrendamento de propriedades localizadas em áreas de instalação de futuros projetos é vista como uma possibilidade de reequilíbrio das contas do município, mas depende do conhecimento detalhado sobre os mesmos, sejam os



ligados à mineração seja sobre a produção de energia eólica. Considera-se que o mito do progresso tem servido à expansão da empresa, de forma mais intensa no contexto brasileiro, especialmente em momentos de crise econômica, renovando ciclos de exploração, como se vislumbra por meio da liberação de novas áreas de exploração mineral.

Considerações finais: a instalação do estaleiro EBR e a perspectiva de novos empreendimentos

Tal como caracterizado por Dupas (2006), o mito do progresso é uma ideia-força que representa anseios de uma sociedade em um determinado contexto e que interfere representativamente na orientação dos acontecimentos. Pelo menos três argumentos disseminados ao longo da instalação e operação de novos empreendimentos foram frustrados: a maior arrecadação tributária para o município, a dinamização econômica e a geração de emprego e melhor renda para a população da cidade e região.

No caso da instalação do estaleiro EBR verificou-se a intensa atuação do Estado na garantia de condições para as operações do estaleiro, assim como a intensificação da dependência entre o local e a empresa. Não houve o planejamento adequado e preparação das comunidades locais para uma atuação expressiva e qualificada nos novos empreendimentos. Além disso, não foram consideradas dinâmicas estabelecidas pela empresa como o fluxo de trabalhadores entre diferentes projetos do setor naval no país. Conclui-se que isso ocorre porque as adaptações em termos de tecnologia, capacitação e organização das instituições não acompanham o ritmo e as especificidades que a empresa impõe, possibilitando que ela crie soluções que atendam seus interesses imediatos sem a ampla participação da sociedade, mas em acordo com algumas lideranças locais, o que evidencia a atualidade das proposições de Fernandes (1976, 2008) sobre o desenvolvimento do capitalismo no país e sua renovação, de forma que mantém seu caráter heteronômico.



A mencionada assimilação da frustração da comunidade local sobre os desdobramentos negativos das atividades do estaleiro EBR como fator de rejeição a novos empreendimentos não se torna efetiva, uma vez que a atual situação de crise econômica e política no país favorece a receptividade a novos empreendimentos, disputas entre cidades e regiões, concessões fiscais, etc. Essas condições adversas, reais ou criadas, indicam necessidades para quais as empresas se mostram como solução, renovando-se o mito do progresso. O mito, apesar de revelado, é reabsorvido em expectativas de melhores condições no futuro.

Referências

Cardoso, Arthur Monte. **Burguesia nos anos 2000: um estudo de grupos industriais brasileiros selecionados**. Dissertação de Mestrado em Ciências Econômicas. Universidade Estadual de Campinas - Unicamp. Campinas, 2014.

Costa, Cristiane S. N. **A empresarização do espaço em cidades locais: um estudo no município de São José do Norte**. Tese de Doutorado. UFRGS/PPGA, 2017.

Dupas, Gilberto. **Atores e poderes na nova ordem global: assimetrias, instabilidades e imperativos de legitimação**. 3ed. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

Dupas, Gilberto. **O mito do progresso: ou progresso como ideologia**. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

Dupas, Gilberto. **O mito do progresso**. *Novos Estudos*, 77, p. 73-89, mar. 2007. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/nec/n77/a05n77.pdf> >. Acesso em: 03 abr. 2015.

Fernandes, Florestan. **A Revolução Burguesa no Brasil**. 2 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

Fernandes, Florestan. O Mito Revelado. **Revista Espaço Acadêmico**. Ano III, n. 26, julho de 2003

Fernandes, Florestan. As Mudanças Sociais no Brasil e Obstáculos Extraeconômicos à Industrialização no Brasil. **Mudanças Sociais no Brasil**. 4ed. São Paulo: Global, 2008, Cap. I e II, pp. 28-92.

Furtado, Celso. **O mito do desenvolvimento econômico**. 2ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.



Furtado, Celso. **Introdução ao desenvolvimento** – enfoque histórico-estrutural. 3ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

Gianuca, Kahuam de S. **Aspectos socioeconômicos e ambientais da exploração de Pinus sp. no município de São José do Norte e análise das alterações na paisagem em áreas adjacentes aos plantios na região do Estreito entre os anos de 1964 e 2007**. Dissertação de Mestrado em Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) da Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Rio Grande, 2009.

Gomes, Romeu. Análise e interpretação de dados de pesquisa qualitativa. In: Minayo, Maria C. de Souza (org). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 27ª ed. Petrópolis: Vozes, 2008.

Marchezan, Isabel. Parece milagre. **Revista Veja**. Editora Abril. Edição 2362. Ano 47. N. 9. 26 Fev. 2014. Disponível em: <<https://acervo.veja.abril.com.br/index.html#/edition/32109?page=100§ion=1>>. Acesso em: 04/08/2014.

Moradores Temem a Chegada do EBR. **O Nortense**. São José do Norte, agosto de 2012.

Nisbet, Robert. **História da Ideia de Progresso**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1985.

Padilha, Adalberto. EBR - Implantação do Estaleiro em São José do Norte. **Congresso Internacional Navegar 2014**. Disponível em: <<http://www.navegar-congresso.com.br/upload/palestra/120112145007.pdf>>. Acesso em: 18 abr. 2015.

Perez, Davi Machado; LARA, Ricardo. Consolidação e atualidade do capitalismo dependente no Brasil: a contribuição de Florestan Fernandes. **Temporalis**, Brasília (DF), ano 15, n. 29, jan/jun, 2015

Petrobras. **Pré-sal**. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>>. Acesso em: 20/04/2015.

Prefeitura de São José do Norte. Disponível em: <<http://www.saojosedonorte.rs.gov.br/>>. Acesso em: 11/03/2015.

Scheffer, Fernando. Desenvolvimento sustentável e modernidade: uma incompatibilidade anunciada. **Encontro de economia catarinense: inovação e desenvolvimento**, 6, 2012, Joinville. Artigos completos. Joinville: Univille, 2012. Disponível em: <<https://silo.tips/download/desenvolvimento-sustentavel-e-modernidade-uma-incompatibilidade-anunciada>>. Acesso em: 27/03/2017.

Solé, Andreu. L'entreprisisation du monde. In: Chaize, J.; Torres, F. **Repenser l'entreprise: Saisir ce qui commence, vingt regards sur une idée neuve**. Paris: Le Cherche Midi, 2008.



DA RETOMADA DA INDÚSTRIA NAVAL COM O PRÉ-SAL À DERROCADA DE PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO NO PAÍS: A INSTALAÇÃO DE UM ESTALEIRO NA BAHIA

 Juliana Rosa de Almeida¹

NESTE CAPÍTULO, vou demonstrar algumas dinâmicas e interações envolvendo a rede de implantação de projetos de grande escala, especificamente, a construção e instalação do Estaleiro Enseada do Paraguaçu pela Enseada Indústria Naval, na Baía de Todos os Santos (BTS), desde a sua implantação, em 2010, até a sua derrocada, em 2015, período que corresponde ao desenvolvimentismo da indústria naval no Brasil e sua respectiva crise². Uso o termo “Projetos de Grande

¹ Possui graduação em direito pela Universidade Estadual de Santa Cruz, mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente pela Universidade Federal de Sergipe/SE, desenvolvendo trabalho bibliográfico e interdisciplinar nas áreas de biotecnologia, filosofia e direito, Doutorado em Antropologia pela Universidade Federal da Bahia, na área de antropologia e desenvolvimento, estudos etnográficos envolvendo populações e as realidades multissituadas que permeiam instalações de grandes empreendimentos, sobretudo na América do Sul, investigando além dos fenômenos étnicos e identitários, os políticos, econômicos, socioculturais, e socioambientais. juliana_rosaaa@hotmail.com

² Esse capítulo tem por base uma etnografia que realizei para minha Tese de Doutorado, cujo trabalho de campo foi feito entre os anos de 2013 e 2016, com o intuito de demonstrar, em meio ao processo de instalação de um grande empreendimento numa realidade local, as formas como os procedimentos foram implantados para viabilizar o processo, as redes tecidas através do encontro de atores inseridos no contexto (participei de algumas audiências públicas ao longo do processo), revelando diferentes conflitos em torno do desenvolvimento,



Escala” (PGE) para me referir ao Estaleiro Indústria Naval, pois se trata de “expressões extremas” (Ribeiro, 2008, p. 112) do campo do desenvolvimento que envolvem o tamanho do capital, territórios e quantidade de pessoas utilizados; o poder político participante para engendrar os ajustes dos planos para viabilizá-lo; a magnitude dos impactos ambientais e sociais em consequência da sua instalação; as inovações tecnológicas inseridas; e, por fim, a fusão de níveis de integração, com poderes diferentes de estruturação. Segundo Ribeiro (2008, p.113), tais níveis de integração se dividem em locais, regionais, nacionais e internacionais, sendo o nível local correspondente à localização das experiências fenomenológicas imediatas diárias, série de lugares onde uma pessoa ou um grupo executam atividades diárias regulares, interagindo com ou sendo expostos a diferentes redes e instituições sociais. O nível regional está ligado à definição político-cultural de uma região dentro de uma nação, e os níveis nacionais, internacionais e transnacionais se referem à existência do Estado-nação e às diferentes relações do mesmo, dentro e fora do território. Pensando em tais níveis no contexto de instalação do Estaleiro, destaco as dinâmicas como as práticas de teor político, social e econômico decorrentes ao evento analisado, bem como as interações dos atores envolvidos, em seus níveis de integração locais, regionais e nacionais.

O cenário da Baía de Todos os Santos é o palco onde se situa o objeto de estudo. A Baía foi apropriada, historicamente formada e transformada por distintas formas predatórias impostas por interesses econômicos e políticos, despertados a partir da prospecção e alocação de diferentes recursos renováveis, não renováveis e humanos.

em que os grupos Estado, capital empresarial, população local estão envolvidos, inclusive historicamente no entorno da Baía de Todos os Santos. O meu doutorado foi realizado na Universidade Federal da Bahia, na Pós-Graduação em Antropologia durante os anos 2013 e 2018 e se intitula “Enseada Indústria Naval: uma análise sobre processos sociais e dramas em torno de um Projeto de Desenvolvimento”.

A BTS ou *kirimurê*, “grande mar interior”, assim chamada pelos povos indígenas que ali habitavam, possui uma superfície de 1.233 km², ligando diversas cidades localizadas às suas margens, onde o mar adentra o continente a partir do estreito entre Salvador e a Ilha de Itaparica, servindo de ancoradouro natural, somando-se também, 56 ilhas espalhadas, com maior destaque para Itaparica, Madre de Deus, Ilha de Maré, Ilha dos Frades (Caroso; Pereira; Tavares. 2011, p. 17). A Baía de Todos os Santos também é um espaço de reprodução social de diversas comunidades tradicionais, extrativistas e quilombolas que têm na pesca a sua principal fonte de renda e alimento. Com relação, especificamente, ao contexto local, o empreendimento está localizado na Baía do Iguape que, por sua vez, está inserida na própria BTS, situada a cerca de 100 km a leste de Salvador e onde desagua o rio Paraguaçu, que, após passar pelas cidades de Cachoeira e São Félix, encontra sua foz na Baía de Todos os Santos. Possui um profundo calado e fraca circulação de embarcações, favorecendo a entrada e saída de navios de grande porte (Prost, 2010).

A Baía de Todos os Santos tem um histórico de exploração econômica de forma predatória, mudando de nuances e objetos a depender da demanda econômica que surgia, desde a colonização até a atualidade, de extração de madeiras, plantação de cana-de-açúcar, mandioca, de utilização de mão de obra escrava, construção de engenhos de açúcar, fábricas de farinha, fumo, à instalação de porto para escoamento de mercadorias. A região também fora explorada para retirada de petróleo, desde o seu descobrimento no país³, posteriormente, para instalação e produção de equipamentos de suporte para a Petrobras⁴. Dessa forma, a

³ Em 1939, o Conselho Nacional do Petróleo organizou equipes de perfuração em Lobato, trazendo petróleo à superfície, e ao intensificar pesquisas na Região do entorno da BTS, encontrou o primeiro poço brasileiro de caráter comercial e depois em outros campos vizinhos.

⁴ Destaco aqui alguns empreendimentos importantes criados no entorno da BTS, como a instalação da primeira Refinaria de Petróleo do país, a Refinaria Landulpho Alves existente desde a década de 1950 e ainda em funcionamento; o CIA, Centro Industrial de Aratu, através



região participou de vários ciclos econômicos de importância nacional, especialmente, os ciclos da exploração do petróleo exercendo um papel fundamental no surgimento e desenvolvimento da Petrobras, que se manteve presente como um dos principais atores econômicos e de desenvolvimento do Estado da Bahia.

E seguindo esse percurso de apropriações econômicas na BTS, na primeira década dos anos 2000, a BTS foi escolhida para abrigar o Estaleiro Enseada Indústria Naval, empreendimento de grande porte, gerido pela iniciativa privada e com capacidade para processar 36 mil toneladas de aço por ano na fabricação de navios e plataformas. Os primeiros movimentos relativos à instalação do Estaleiro foram iniciados a partir de 2010, em decorrência da retomada da indústria naval atrelada ao desenvolvimento da produção de petróleo, óleo e gás no Pré-sal⁵ no Brasil.

A Estaleiro Enseada do Paraguaçu (EEP) foi fundada em 2012, através do arrendamento das Unidades Inhaúma e São Roque do Rio de Janeiro, e da BTS na Bahia. Ela atuava na construção e integração de unidades *offshore*⁶ como plataformas de produção, navios especializados e unidades de perfuração. A empresa possuiu clientes como a Petrobras

de políticas de reestruturação e renovação das indústrias tradicionais, e desenvolvimento de indústrias de transformação e produção de bens de consumo duráveis como siderurgia, química, calçadista e alimentícia; o complexo petroquímico de Camaçari (COPEC), instalado às margens da então chamada Região Metropolitana de Salvador; a Usina Elétrica Pedra do Cavalo, dentre outros.

⁵ A camada Pré-sal é um grande reservatório de óleo situado em águas ultra profundas, numa área que mede 800 km de extensão, 200 km de largura, e se distribui pelas bacias do Sul e Sudeste do Brasil- comportando as bacias de Campos-RJ, Santos-SP, litoral do Espírito Santo, até o norte do Estado de Santa Catarina.

Desde a década de 1970, geólogos da Petrobras acreditavam na existência de uma reserva petrolífera na camada Pré-sal, porém não possuíam tecnologia suficiente para confirmar essa suspeita, que somente se concretizou em 2006, e setembro de 2008, o primeiro óleo originário do Pré-sal foi produzido, tendo sido extraído do campo de Jubarte, também localizado na bacia de Campos.

⁶ *Offshore* é uma expressão inglesa termo cujo significado literal é “afastado da costa”. Refere-se à parte da indústria do petróleo, em específico a prospecção, perfuração e a exploração dos jazigos situados ao longo da costa. Fonte: <http://www.priberam.pt/dlpo/offshore>.



e a Sete Brasil e seus donos formavam o consórcio entre a Odebrecht Participações e Investimentos S.A., OAS Investimentos S.A, A UTC Participações S.A e, por último, a Kawasaki Heavy Industries.

Através do trabalho de campo, analisei as redes tecidas, ou seja, as relações e posições dispostas através dos discursos e movimentação de três atores envolvidos no desenrolar da instalação do empreendimento: o Estado, as empresas e os grupos sociais locais, cada qual com suas atuações e propósitos com relação ao o cumprimento de procedimentos para a viabilização, instalação e funcionamento do empreendimento.

Aponto que os resultados da análise revelaram algumas condutas relacionadas à instalação de um projeto, como o (des) comprometimento das empresas envolvidas com relação às ações, programas e projetos de compensação e/ou minimização dos impactos socioambientais; o papel do Estado como viabilizador/fiscalizador do processo; a não correspondência dos efeitos trazidos pela instalação de um grande projeto de desenvolvimento com as reais necessidades e exigências da população e do meio-ambiente em que estão inseridos.

Entretanto, no desenrolar do processo de instalação do empreendimento em 2014, este já com a licença ambiental de operação já aprovada pelo Ibama para pleno funcionamento do Estaleiro, eclode no Brasil uma operação policial e judicial em Curitiba, que vai dar margem para uma crise institucional sem precedentes na história do Brasil, ofuscando o desenvolvimento de diversos setores econômicos do país, incluindo, evidentemente, o plano de retomada da Indústria Naval e, conseqüentemente, o início de funcionamento do Estaleiro Indústria Naval em Maragogipe, Bahia.

A falta de correspondência entre os interesses corporativos e os ideais de ocupação da BTS expressa um cenário de distopia construído, ao menos em parte, pelo Estado, ao favorecer um protagonismo autoritário das grandes corporações, como, por exemplo, ao modificar a área destinada por lei à Reserva Extrativista Marinha Baía de Iguape por meio de Medida Provisória do Governo Federal para que o empreendimento



fosse instalado às margens da Baía do Iguape, influenciando a pesca e a mariscagem, principal fonte de renda da população. O escândalo da Lava-Jato, em 2014, no âmbito do Estado, ofuscou o desenvolvimento econômico de agentes privados no país, inclusive os envolvidos no plano de retomada da indústria naval, como o EEP, que já estava com a licença ambiental de operação já aprovada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos recursos naturais renováveis (Ibama).

No decorrer deste capítulo apontarei o contexto nacional de revitalização da Indústria Naval no país, os delineamentos da instalação do Estaleiro no contexto local, as ações de coordenação e planejamento, e as aceções de crise na realidade local, destacando a crise evento da indústria naval desenrolada a partir da operação Lava Jato, a repercussão na realidade local do empreendimento, para uma outra mais ampla, que chamo de crise processo, existente no próprio processo histórico de instalação de projetos de grande escala na BTS.

A retomada da Indústria Naval e o Pré-sal: a instalação de estaleiros por todo o país

Desde a década de 1940, a indústria naval recebeu incentivos fiscais para que se pudesse formular políticas públicas específicas para o setor e desenvolver uma marinha mercante nacional, inicialmente valorizando a participação do transporte marítimo de cabotagem. No entanto, no pós-guerra, a indústria naval brasileira sofreu sua primeira desvalorização tanto como resultado de uma desvalorização do próprio sistema de navegação, que foi substituído pelo transporte rodoviário, como por problemas de infraestrutura do setor, pois os portos apresentavam baixos índices de produtividade e obsolescência tecnológica.

Foi somente a partir do Plano de Metas de Juscelino Kubistchek (1956-1961) que a construção naval se desenvolveu por meio de um parque industrial, fruto de um grande estímulo do setor público para investimentos em infraestrutura e na indústria de bens de capital.



A década de sessenta foi mais problemática para o setor, especialmente pela ocorrência de eventos políticos que desestabilizaram vários setores econômicos do país. Com o desgaste do período nacional-desenvolvimentista e sua transição para o governo militar, faltaram políticas públicas de incentivo à indústria naval, o que provocou baixa eficiência dos portos, altos custos para construção local, defasagem tecnológica dos estaleiros e dificuldade para cumprir os prazos de entrega.

Já no fim de 1960, o governo criou um plano emergencial com medidas protecionistas para garantir um mínimo de participação brasileira na competitividade no setor. Tais medidas alavancaram a construção naval, iniciando uma fase de maior amadurecimento na indústria. A década de 70 foi o período do primeiro ciclo de desenvolvimento da indústria naval no país, pois houve ampliação da capacidade de produção e competência técnica dos estaleiros, com a ampliação da contratação de novas embarcações, aumento na contratação de mão-de-obra, e reconhecimento internacional como um dos países mais capacitados para a produção de navios.

Na década de 1980 se iniciou um novo processo de declínio, influenciado pelos impactos no Brasil de crises econômicas mundiais ocorridas no final da década de 70, como a crise do petróleo. A indústria naval brasileira tornou-se obsoleta em relação a dos países que passaram a dominar a indústria mundial no setor, principalmente os asiáticos, como Japão, Coreia do Sul, China e Taiwan. Na década de 1990, o processo de declínio continua, com a falência dos estaleiros, obsolescência da frota e abertura ao mercado externo que trouxe uma maior participação de armadores, empresas e navios estrangeiros atuantes no transporte marítimo. A participação de embarcações estrangeiras no país e o consequente acesso às tecnologias do mercado internacional permitiu que fossem erguidas as primeiras bases para a reativação do setor, que viria a ocorrer nos anos 2000.



Após toda a inconstância político institucional ocorrida nas décadas anteriores, os anos 2000 apresentaram um cenário econômico mais estabilizado, situando a Petrobras como um dos principais agentes da retomada da indústria naval, trabalhando em parceria na construção e modernização de parte da sua frota em estaleiros nacionais, nos mais variados tipos de embarcações, como apoio marítimo, conversão de navios petroleiros em unidades de produção, construção de plataforma de produção, dentre outros. A adoção de políticas explícitas de desenvolvimento da indústria nacional adotada pelo Estado brasileiro foi decisiva para a retomada do setor, com investimentos e expansão da sua capacidade produtiva, com o conseqüente aumento da produção de embarcações e alto potencial de estímulo à produção e ao emprego (Amaral, Gomide, Pires 2014).

O crescimento das atividades petrolíferas *offshore* e o papel da Petrobras em adotar políticas públicas nacionais de fomento à indústria naval em seus encargos estimularam a encomenda de navios petroleiros, plataformas, sondas e outras embarcações para estaleiros brasileiros. Como resultado, houve um aumento da capacidade instalada dos estaleiros nacionais, cujos investimentos voltaram-se tanto para construção de novas unidades quanto para expansões e modernizações de instalações existentes, seguindo um plano de demandas da Petrobras dentro do setor *offshore*, se destacando como uma das maiores usuárias mundiais da construção naval desse setor.

Nesse período também foram lançados programas estratégicos para investir nessa parceria da indústria naval com a Petrobras, como o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás (Prominp) que implementou uma política de conteúdo local no setor de petróleo e gás natural, visando a ampliar a participação da indústria nacional no fornecimento de bens e serviços, investimentos em geração de emprego e renda para o país. O programa teve a participação de diversos setores públicos, da iniciativa privada e da Petrobras. Medidas de incentivo, como incentivos fiscais e concessão



de crédito, bem como estimulação do setor pelo governo através da Petrobras e da Transpetro⁷ ao desenvolver políticas de desenvolvimento da Indústria, trouxe um novo cenário de retomada da indústria naval no país (Jesus, 2013).

A partir daí a retomada da indústria naval se concretiza por meio de medidas políticas e econômicas de investimentos e, posteriormente, com o descobrimento do Pré-sal; este período se torna seu marco histórico de desenvolvimento. Tal descoberta alavancou a Petrobras com relação ao desenvolvimento de tecnologia e suporte para exploração do petróleo em águas submersas, demandando sondas de perfuração, plataformas de produção, navios, submarinos, entre outros recursos que movimentaram a cadeia da indústria de energia.

O Pré-sal demandou um maior estímulo governamental às embarcações fabricadas nos estaleiros brasileiros, através de programas como o Programa de Modernização e Expansão da Frota e Renovação da Frota Mercante (Promep), da Transpetro, fomentando um maior investimento tecnológico para o setor naval do país.

Outro programa do governo que aqueceu a retomada da indústria naval, bem como outros projetos de infraestrutura do governo federal, decorrentes do crescimento da economia, foi o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que buscou incentivar o investimento privado, aumentar o investimento público em infraestruturas de produção de petróleo, gás natural e combustíveis renováveis.

Poucos anos depois, durante a implementação do PAC2, iniciado em 2011, foi estabelecida as bases legais para a exploração do Pré-sal, ampliando a quantidade de ações monitoradas pelo programa e superando metas de desenvolvimento com o crescimento da indústria naval e *offshore* no Brasil. Como resultado, houve a inclusão da indústria de construção naval entre os setores da Política de Desenvolvimento

⁷ Petrobrás Transporte S.A. é um ramo de transporte e logística de combustíveis pertencente à Petrobrás.



Produtivo (PDP), o aumento do uso de naviepeças nacionais, maior participação da bandeira brasileira na marinha mercante mundial, maior geração de empregos na cadeia produtiva, o apoio à consolidação empresarial e modernização da estrutura industrial, ampliação do investimento em pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) qualificação profissional, fortalecimento da cadeia produtiva, entre outros benefícios.

A retomada da indústria naval brasileira provocou também uma evolução do número de empregados contratados. No auge da indústria naval em 1979, o setor abrigava 39.155 empregados. Em 2000, eram 1,9 mil empregos registrados. Em 2006, esse número subiu para 19 mil empregados. No auge da retomada da indústria naval, em 2012, 62 mil pessoas diretamente empregadas, culminando em 71 mil pessoas empregadas no setor em 2013 (Sinaval, 2013).

No ano de 2013, dez estaleiros de grande e médio porte já estavam em plena construção/reforma no Brasil, para entrarem em operação entre 2013 e 2014. Todos eles, com exceção do Rio Tietê, teriam suas produções voltadas para a exploração de petróleo *offshore*, dedicando-se, portanto, à construção de navios de apoio, módulos, plataformas e sondas. Em paralelo à construção de suas instalações, os estaleiros já possuíam os contratos firmados, com prazo de entrega determinados. Entre eles estavam: STX Promar, EBR Rio Grande, Rio Tietê, Wilson Rio Grande, Jurong Aracruz, e o até então chamado Estaleiro Enseada Paraguaçu, distribuídos por vários estados da costa brasileira, como o Rio de Janeiro, Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Pernambuco e Bahia.

Tecendo intenções: construir e operar o estaleiro

A Baía de Todos os Santos, local da instalação do Estaleiro Enseada do Paraguaçu SA, apresenta uma localização estratégica no centro da costa brasileira e da costa da América do Sul, sendo uma das maiores bacias do mundo com águas protegidas e profundas e a segunda



maior baía do Brasil. Ela possui um canal de entrada naturalmente navegável e canais internos profundos, elementos estratégicos para o desenvolvimento da região.

Primeiramente, três áreas na BTS foram sondadas para receber o polo naval do Estado: Salvador, Baía de Aratu, Madre de Deus, mas estas regiões já estavam sendo foco de prospecção por outros empreendimentos. São Roque do Paraguaçu foi definida como a área que receberia o estaleiro devido à existência de um canal de navegação profundo e a presença de áreas relativamente planas, adjacentes ao canal que leva à parte mais larga da BTS, nas margens da Baía do Iguape.

Na enseada vizinha ao Rio Paraguaçu está localizado o canteiro da Petrobras existente desde a década de 1970. Em 2007, ele foi retomado para o reparo e construção naval, fator determinante para que, em 2008, o município de Maragogipe se tornasse um atrativo de estudos e investimentos para a implantação do Estaleiro Naval e, novamente, passou por um momento de pequena produtividade e obsolescência; posteriormente foi revitalizado para servir como uma das unidades do EEP, ocupando uma área superior a 500.000m², ao lado do antigo porto, com área de montagem, armazenagem, fabricação, estocagem e embarque.

A área de implantação do Estaleiro localiza-se à margem direita do rio Paraguaçu e também em uma das margens do Rio Baetantã, numa localidade denominada Ponta do Corujão, em Maragogipe, distrito de São Roque do Paraguaçu, compreendendo uma área de aproximadamente 1,6485 km², uma área poligonal situada em parte da área da Resex Baía do Iguape, que fora modificada posteriormente, para permitir a inclusão da planta industrial do Estaleiro. Esta região específica da Baía se tornou, então, um polo atrativo para investimentos do porte da indústria naval. O programa do Governo Federal, o PAC, agregou a região como uma das contempladas por seus projetos desenvolvimentistas.

A implantação do estaleiro modificou fisicamente todo o território. Houve supressão de vegetação, terraplanagem, implantação de linhas



de energia e sistema de abastecimento de água, canteiro de obras, dique seco, rampas, área administrativa de utilidades.

Neste mesmo local também estão presentes três Unidades de Conservação: a Área de Proteção Ambiental (APA) Baía de Todos os Santos, a APA Pedra do Cavalo e a Reserva Extrativista Marinha Baía de Iguape (Resex Baía de Iguape), esta última criada em 2000 para garantir a exploração autossustentável e a conservação dos recursos naturais renováveis, tradicionalmente utilizados pela população extrativista da área, em especial, a quilombola. A pesca e mariscagem têm efetiva representatividade econômica, pois se apresentam como atividades tradicionais e são realizadas, em sua maioria, por grupos familiares e quilombolas presentes na região, principalmente, na Baía do Iguape, onde se concentra a Resex.

A construção do estaleiro colocou em xeque a preservação da área de mangue como também da comunidade Enseada do Paraguaçu, remanescente de quilombo, situada na zona rural de Maragogipe/BA.

Eu trabalho com a perspectiva de que o território tanto pode corresponder ao espaço ocupado pelos indivíduos, pelo meio-ambiente, horizontalmente, quanto também a um outro espaço formado por atores, instituições e organizações com suas tessituras, ramificações e objetivos definidos, incorporando níveis de integração distintos, verticalmente (Santos, 1994). Na mesma linha do segundo espaço destacado por Santos (1994), Ribeiro (2008) elenca os principais elementos que constituem o território como a população local, os empresários privados, funcionários e políticos em todos os níveis de governo, pessoas de corporações nacionais, internacionais e transnacionais, igrejas, sindicatos, agências multilaterais, entidades industriais e corporações financeiras. E o desenvolvimento transita neste território em rede, através da união de interesses econômicos e políticos para planejarem propósitos conexos com o capitalismo de instalação de projetos de grande escala em locais específicos. Pensando nesses aspectos, e em se tratando dos territórios contíguos no tocante às redes que configuram o universo



desenvolvimentista, aspectos como localização, extensão, logística e economia são verdadeiramente atrativos para a inserção de grandes projetos, pois são vetores de desenvolvimento (Bronz, 2011).

As redes engendram suas conexões manifestadas, principalmente, através dos projetos de infraestrutura de grande escala (Ribeiro, 2008), apresentando aspectos estruturantes cujos elementos como capital, territórios, pessoas, poder político, impactos ambientais e sociais lhe são peculiares, além dos técnicos especializados. Elas configuram determinados aspectos do local através das suas ações e discursos, e seja qual for o território, urbano ou rural, o desenvolvimento acaba por provocar processos de territorialização que transformam, em vários aspectos, o lugar onde está sendo inserido e, inclusive, tornando-os potencialmente tendenciosos para a instalação de outros projetos de desenvolvimento, onde se aglutinam territórios através das redes que são tecidas através desses processos, e que têm consequências políticas, econômicas, sociais, como é o caso do entorno da BTS.

As possibilidades de financiamento também foram relevantes para definir a instalação do estaleiro. No caso do EEP, houve recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento econômico e social (BNDES), do Fundo Monetário Internacional (FMM); do Fundo de Garantia para Construção Naval (FGCN); e da Petrobras, através da demanda por novas sondas, navios de grande porte e plataformas de produção.

Sob a égide do progresso e desenvolvimento, há também a articulação de discursos “salvacionistas” que engendram ‘soluções’ para o crescimento da economia, do consumo e do emprego para determinadas regiões que, muitas vezes, são destino constante de ciclos de investimentos e quebras. Este caráter salvacionista é trazido pelo Estado, empresários e a mídia no intuito de oportunizar uma “[...] reestruturação produtiva e inseri-la nos circuitos produtivos capitalistas e mercados globais” (Gerhardt, Lopo, Santos, 2014, p. 345). Ao mesmo tempo, se estabelecem ‘alternativas infernais’ (Santos, Araújo, Machado apud Leroy E Acselrad, 2013) que impõem soluções que devem



ser realizadas mediante sacrifícios que potencializam os processos de exclusão, injustiça social e ambiental.

Para além da área específica do empreendimento, a rede de territórios transformou outros espaços contíguos pelas diferentes conexões e influências que acabaram afetando locais adjacentes à área do empreendimento, gerando ingerências de capital, de territórios, de pessoas, do poder político e dos impactos ambientais e sociais.

Ribeiro (2008, p. 113), ao qualificar projetos de grande escala, remete a “quantidades de capital financeiro e industrial, assim como de elites, técnicos estatais e trabalhadores, fundindo níveis de integração local, regional, nacional, internacional e transnacional”. A mão-de-obra, tanto a presente na região quanto a de fora, é recrutada e especializada para cada tipo de serviço a ser executado; o capital financia projetos apoiados por instituições dos vários níveis de integração que se unem para a mesma finalidade, e especulações internacionais exercem uma grande influência nesses processos desenvolvimentistas.

Ribeiro (1991, p. 68) evidencia que a relação entre grandes projetos envolvendo consultores e empreiteiras implica um movimento de mão dupla, em que grandes projetos requerem grandes empresas; em que grandes empresas procuram oportunidades para desenharem e constroem grandes projetos e estimulam o mercado indicando e propondo novas obras.

Voltando à questão dos arranjos relativos ao processo de instalação do Estaleiro, o estado da Bahia e órgãos da administração direta como a Secretaria Extraordinária da Indústria Naval e Portuária e a Secretaria de Indústria, Comércio e Mineração, através da sua autarquia a Superintendência de Desenvolvimento Industrial e Comercial (Sudic), estavam à frente em relação às questões de viabilização do empreendimento, principalmente, quanto à delimitação de área, confecção do EIA/Rima, dentre outros; o consórcio responsável pelo empreendimento em si ainda não havia sido definido oficialmente.



Nos diversos documentos relacionados à instalação do empreendimento, o principal agente de atuação, que participou ativamente no início do processo, era a Sudic, responsável pelo pedido de licenciamento, elaboração do EIA/Rima, definição do consórcio responsável pela construção e operação do empreendimento, dentre outros procedimentos. Todo empreendimento de grande porte afeta não apenas a área onde será construído, mas também as áreas adjacentes. Assim, o território analisado neste capítulo não se limita à área construída, mas ao conjunto de áreas cuja dinâmica de funcionamento é alterada pelas necessidades do empreendimento (Ribeiro, 1991).

Atividades tradicionais de pesca e mariscagem possuem efetiva representatividade econômica, pois se apresentam como atividades tradicionais e são realizadas em sua maioria por grupos familiares e quilombolas presentes na região, principalmente na Baía do Iguape, onde se concentra a Resex. São cerca de 20 comunidades que vivem parcial ou exclusivamente dessas atividades (Prost, 2007).

Com relação à Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, a delimitação geográfica referida no EIA/Rima quanto aos impactos socioeconômicos, destacou uma área que abrange diretamente os municípios de Maragogipe, Salinas da Margarida e Saubara, prospectada como foco de intensa transformação nas ocupações preexistentes a ser provocada pela força externa representada pelo projeto, como novas áreas residenciais, surgimento de pequenas empresas e crescimento das que já estavam instaladas, novos acessos, formas e usos das vias comuns na região, dentre outras.

Desde o início, rumores sobre a instalação do empreendimento nesses municípios já evidenciavam possíveis interferências do empreendimento, principalmente, as associadas às expectativas de geração de empregos diretos e indiretos, possíveis saídas de pessoas dos locais de origem para a área mais próxima do empreendimento, demandas de cursos de qualificação para aproveitamento pelo projeto e outras interferências.



Além desses municípios, comunidades de São Francisco de Iguape e Santiago de Iguape, Nagé, Coqueiros, entre outras, sofreram interferências após a instalação do empreendimento, mas não foram citadas no EIA/Rima como parte da área de influência direta do empreendimento, mas todas são usuárias da Resex Marinha Baía do Iguape.

O EIA/Rima é o documento que atesta os possíveis impactos ambientais do estaleiro e recebeu variadas críticas de diferentes setores como: da população extrativista, povos quilombolas, dos representantes de organizações não-governamentais, dos professores e pesquisadores de instituições públicas e de entidades da sociedade civil organizada.

De início, críticas foram em relação à própria titularidade da confecção desses documentos, tendo em vista que a legislação relativa ao EIA/Rima confere às entidades participantes da instalação do empreendimento a competência para apresentar características sobre o local de interesse para dar início ao licenciamento ambiental e, somente depois, deve ser avaliado pelo setor responsável do Ibama. Aponto que o documento já merece críticas ao definir apenas uma comunidade remanescente de quilombo diretamente afetada pelo empreendimento, entretanto, devido a uma modificação da poligonal da Resex, outras comunidades também sofreram influência direta em decorrência da instalação do Estaleiro.

Nesse sentido, também destaco o documento de avaliação técnica do EIA/Rima Estaleiro Paraguaçu organizado pela Comissão Pró-Iguape, resultado de encontros, participação em reuniões de conselhos e colegiados para avaliar os processos relativos à implantação do empreendimento com relação à questão ambiental e à situação das populações tradicionais beneficiárias da Reserva Extrativista Marinha Baía do Iguape.

A avaliação realizada pela entidade evidenciou fragilidades e contradições contidas nos estudos, relacionadas a questões legais, caracterização do empreendimento, inconsistências nas informações relativas ao local como informações relativas às atividades extrativistas realizadas na área, fauna, impactos em geral.



Tais incoerências foram objeto de uma ação civil pública imposta pelo Ministério Público Federal. A ação foi resultado de um inquérito civil que acompanhou todos os processos de instalação do empreendimento e constatou diversas irregularidades realizadas pelas empresas, Governo Federal, Governo Estadual, Ibama e ICMBIO, tornando-os réus no processo em que o MP alega que houve “contrabando legislativo” na diminuição da área de proteção ambiental e pede reparação tanto ambiental quanto moral a todas as comunidades tradicionais diretamente afetadas pelo empreendimento (Ferreira, 2017)

O estaleiro em suas crises

A palavra crise, que no latim se expressa como *crisis*, e *krisis* no grego, denota o ato de separar, decidir, julgar um evento, momento ou conjuntura perigosa, difícil, decisiva. Esta expressão surgiu em campo de forma recorrente, ouvi-la dos atores que se posicionaram de distintas maneiras na trama que envolveu a instalação do Estaleiro me fez questionar aspectos desta categoria.

As crises apareceram relacionadas à tentativa de entender experiências em que formas de apropriação compuseram e se estruturaram no processo de instalação do estaleiro, cujas situações intermediaram diferentes interesses desenvolvimentistas e suas implicações.

Através da etnografia, juntamente com os acontecimentos repentinos que emergiram do campo, pude identificar duas dimensões de crise. Uma, num sentido mais imediato, atrelada às relações que se configuraram através de acontecimentos recentes, sucessivos e que ‘suplantaram’, de certa forma, o esperado dentro do plano de estratégias de instalação do projeto de desenvolvimento específico.

E a outra, a qual destaco como parte de um cenário mais amplo, fruto de oscilações no sentido de coexistirem, na mesma realidade apresentada, momentos históricos na BTS de auge e decadência na



implantação de projetos de desenvolvimento, caracterizados pela interconexão e sucessão de diversas tramas dentro e fora do contexto local de instalação do projeto.

A crise é gerada pelo confronto de propósitos e pela sobreposição de poderes que se perfazem na diversidade de vozes, e atuações sociais com interesses distintos acerca do mesmo objeto.

A crise, evento que afetou o estaleiro, foi decorrente da operação policial “Lava Jato”, iniciada em 2014, que evidenciou uma série de ilícitos que se estendeu ao envolvimento de grandes empreiteiras no financiamento de partidos políticos em campanhas eleitorais, em troca de facilitações em parcerias contratuais com a Petrobras.

Nesse arranjo, segundo a operação, as empresas pagavam propina para altos executivos da Petrobras e outros agentes públicos/políticos, com base em contratos superfaturados; o pagamento era realizado por meio de operadores financeiros, o que incluía os doleiros que faziam as intermediações. Por meio da propina, as licitações derivadas de contratos com a Petrobras ficavam viciadas e, como num jogo de cartas marcadas, davam preferência às empreiteiras participantes da negociata. Por meio de uma suposta concorrência, as vantagens de cada participante eram pré-definidas, bem como a prioridade nas licitações para a distribuição dos contratos.

As investigações por parte da polícia federal e a abertura de processos criminais abrangendo os atores ligados às negociatas afetaram o País como um todo, gerando uma crise política e econômica sem precedentes que assolou o País e seu rastro alcançou, sobretudo, os locais onde se instalavam os empreendimentos oriundos desses contratos ilegais em que foram realizados, dentre eles o EEP.

O Estaleiro foi um dos mais afetados pela crise da “Lava Jato” uma vez que três das empresas investigadas pertenciam ao consórcio, em Maragogipe: UTC, OAS e Odebrecht. Tais empresas apresentaram problemas financeiros e de gestão acarretados pelo envolvimento direto de alguns de seus diretores e sócios nos ilícitos;



Após rumores envolvendo a Petrobras, a situação financeira da empresa se deteriorou, levando ao cancelamento das encomendas das sondas feitas pela Petrobras e de fontes de financiamento, como o BNDES.

O Estaleiro Indústria Naval começou a sofrer os impactos econômicos decorrentes do desencadeamento da “Lava Jato” já em dezembro de 2014, dois meses depois de o Ibama liberar a licença de operação. Nesse momento de incertezas, a empresa apresentava discursos em defesa da manutenção de trabalhos e de continuação da instalação do Estaleiro. Entretanto, já estavam paralisadas três oficinas do Estaleiro, o dique seco, o pátio *underground*, além de prédios administrativos, equipamentos e as instalações elétricas e eletromecânicas. Apesar disto, o cenário continuava a ser vendido como “positivo” e que iam resolver toda a questão o mais rápido possível e retomar as contratações.

Em 28 de fevereiro de 2015, as obras da empresa Estaleiro Indústria Naval, juntamente com o Consórcio Estaleiro Paraguaçu, encerraram as suas atividades. Por meio de informação divulgada pela empresa, o estaleiro encontrava-se com 82% das obras físicas prontas e mantinha apenas a montagem do guindaste Golliath, até a sua conclusão, que estava prevista para o mês de março de 2015.

Houve tentativas do poder público no sentido de revitalizar a indústria naval, como a possibilidade de negociar as dívidas das empresas através de novos empréstimos com o Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Fundo da Marinha Mercante, bem como a realização de audiências públicas em vários locais do país, encabeçadas tanto pelo setor público como pelo setor privado, para informar às pessoas sobre a realidade vivida pela indústria naval.

A crise alterou novamente uma realidade que já havia sido afetada pela chegada da instalação do estaleiro que mal chegou a funcionar e logo foi paralisado. Os funcionários remanescentes se dividiram entre os dos setores de manutenção dos equipamentos e materiais no



canteiro de obra e os de segurança, totalizando trinta trabalhadores. Em números, a quantidade de trabalhadores demitidos foi quase igual à totalidade do número de contratados. O empreendimento chegou a empregar diretamente cerca de sete mil trabalhadores, muitos da própria da região.

Como todo projeto de desenvolvimento, segundo Ribeiro (1991), o Estaleiro possui suas próprias necessidades de mão de obra e elas são definidas por uma variedade de formas, relacionadas às diversas atividades que abarcam também diferentes ritmos de investimento e fases do mesmo.

No município de Maragogipe e especialmente em sua sede não foi diferente. Como a construção e instalação da obra e a operação do estaleiro demandavam distintos tipos de mão-de-obra, diferentes trabalhadores se envolveram no andamento do mesmo, chegando de vários lugares para realizar as suas funções, dividindo-se entre as etapas específicas do empreendimento.

E em meio às conversas com trabalhadores e ex-trabalhadores que encontrei em campo, vez ou outra se comentava sobre colegas, os “de fora”, que trabalharam no Estaleiro, que já tinham trabalhado em outros empreendimentos antes e que seguiram para trabalhar fora depois da paralização do Estaleiro; alguns, inclusive, moradores locais que, depois de adquirir experiência em trabalhar no Estaleiro, conseguiram seguir para outras obras espalhadas pelo país. O movimento de divisão de trabalho em projetos de desenvolvimento previu a utilização da mão-de-obra local na maior parte das vezes nas etapas de construção do empreendimento, nesta situação confirmada através de conversa com pessoas em campo, já como ex-trabalhadores.

A divisão entre trabalhos fixos e temporários se torna um aspecto significativo pela reincidência com que ocorre nesses processos instalação de empreendimentos. Lopes (2011), ao falar sobre precarização do trabalho no Brasil, destaca esse fenômeno por meio de estudos relativos à parte industrial de usinas de açúcar. O autor identifica



características peculiares ao tipo de trabalho exercidos, sobretudo, quanto à divisão de trabalho em trabalhadores fixos e temporários, e entre os últimos, o recrutamento local de trabalhadores na função de serventes, operários sem especialização, funções auxiliares, em grande parte jovens solteiros, podendo ser também originários de áreas mais distantes do estado ou de estados vizinhos.

A crise iniciada pela operação “Lava Jato” antecipou o destino dos trabalhadores do estaleiro antes mesmo que pudesse ocorrer a fadada substituição de parte da mão-de-obra local. A paralisação encerrou, por completo, a esperança de boa parte dos cidadãos maragogipanos em permanecer trabalhando no estaleiro.

No final de 2014, os trabalhadores realizaram manifestações e protestos, inclusive em Salvador, sede da empresa, e também às portas da Sudic e da Petrobras, após ter havido muitas rescisões de contratos de trabalho e com vistas a evitar outras mais. O motivo principal dessas manifestações era fazer um apelo às autoridades responsáveis pela instalação do estaleiro para manter os empregos, mesmo com a operação Lava Jato em andamento. Entretanto, o clima era de incerteza e bastante oscilação na tomada de decisões sobre os rumos da Empresa Enseada Indústria Naval. Ouvi de um dos trabalhadores sobre rumores acerca das rescisões trabalhistas nesta época, como também um pouco sobre a dinâmica de substituição de cargos de chefia dentro do projeto antes mesmo da época da crise do estaleiro, mas logo após a eclosão da Lava Jato, bem como seguidas idas da polícia federal ao local e recolhimento de papéis e documentos que serviriam de provas.

Desse momento em diante, as rescisões se tornaram parte da rotina do empreendimento. Já em janeiro de 2015, além dos quatrocentos e sessenta e cinco trabalhadores que haviam saído do estaleiro, outros duzentos e sessenta foram demitidos. Depois mais duzentos e quarenta trabalhadores tiveram seus contratos trabalhistas rescindidos pela empresa e, assim, sucessivamente. Em poucos meses mais de cinquenta por cento dos trabalhadores foram despedidos, alcançando quase a



sua totalidade no final do mês fevereiro de 2015, quando o estaleiro paralisou suas obras.

Em decorrência do impeachment da presidenta Dilma Rousseff, o vice-presidente, Michel Temer, assumiu a presidência do país modificando, em muitos aspectos, a política de desenvolvimento da Petrobras, alcançando também a expansão da Indústria Naval do país e o futuro do Pré-sal.

Como evidenciei anteriormente, os governos anteriores adotaram a estratégia de manter dentro do país a maior parte da renda gerada pelo petróleo, criando uma cadeia de atividades integradas, com a Petrobras atuante na exploração, produção e refino do produto, transformando-o em derivados, para vender, produzir energia e gerar divisas para o país, favorecendo, em consequência, o desenvolvimento de produção marítima em águas profundas e alavancando a indústria naval no Brasil.

O movimento do governo Temer seguiu um sentido diferente. A começar por sancionar normas que desobrigaram a Petrobras de participar dos consórcios do Pré-sal, alterando regras de exploração de petróleo, abrindo a possibilidade de inserção de outras empresas, sobretudo internacionais, para a exploração do Pré-sal. Contrariamente, a lei anterior, de 2010, determinava que a Petrobras seria a única operadora do Pré-sal, com participação mínima de 30% em cada consórcio de exploração. Tais medidas fizeram com que diminuísse drasticamente a demanda de serviços para os estaleiros construídos no Brasil para suporte à exploração do Pré-sal.

Também, sob nova direção, a Petrobras adotou uma nova política de preços, em paridade com o mercado internacional, também conhecida como preços paritários de importação (PPI), e o Brasil passou a ter domínio de apenas uma parte do processo, sendo basicamente um exportador de óleo bruto e importador de produtos refinados, submetendo o país à oscilação de preços do mercado internacional.

A crise econômica arrefeceu vários setores, somado ao grande número de desempregados no Brasil, como fruto de políticas



estrategicamente equivocadas da percepção do papel da indústria de transformação no desenvolvimento do País.

O Estaleiro Enseada durante os anos de crise potencializados pela Lava Jato (entre 2014 e 2020) tentou organizar suas dívidas e realizou modificações societárias e de direção, na tentativa de firmar contratos e operacionalizar o estaleiro para outras atividades mais diversificadas e sobreviver à crise da Petrobras e da Indústria Naval no país, se voltando para demandas locais da Bahia, com apoio do Governo do Estado.

Como vários outros estaleiros espalhados pelo país em plena crise, a Enseada Indústria Naval S.A., atual Enseada, ajuizou em outubro de 2019, em conjunto com sua sociedade controladora Enseada Indústria Naval Participações S.A., pedido de recuperação judicial com o intuito de implantar uma reestruturação nos seus passivos, na tentativa de continuar suas atividades operacionais. Sempre prospectam novos investimentos e promessas de novos negócios e empregos na região, que ainda não chegaram efetivamente.

Considerações finais

A instalação de um empreendimento do porte do Estaleiro também alterou sobremaneira os fluxos socioeconômicos locais, gerando impactos diversos na dinâmica dos grupos que vivenciam a região. Nesse sentido, entendo que no contexto de instalação do empreendimento, outros fluxos se agregaram àquele que, para efeitos analíticos, considere como original. Com isto, redesenam-se novas direções, carregando uma cadência ininterrupta de incertezas, em que as consequências são diversas, imprevisíveis e muitas vezes irreversíveis.

A economia local dos municípios próximos ao empreendimento se desenvolveu, principalmente, nos setores de bens de consumo e serviços direcionados à recepção das pessoas que chegavam, com a intensificação do comércio local, abertura de vários restaurantes e pousadas que recebiam o novo público, em sua maioria trabalhadores



do estaleiro, individualmente ou grupo, por meio de contrato com empresas participantes do consórcio. Os vários cursos de soldagem e outros técnicos como o Pronatec, espalhados pelas cidades, também fizeram parte desse conjunto de empreendimentos regionais.

Entendo que historicamente, aqui me referindo ao segundo aspecto de crise, a crise-processo, a região já padecia de prejuízos permanentes, frutos das variadas tentativas de implantação de distintos modos de produção, estagnados no decorrer do tempo, além dos diversos impactos negativos trazidos, como os ambientais⁸, por exemplo. Conforme salientei, a outra parte da crise origina-se do que pode ser compreendido como peculiar aos projetos de desenvolvimento: um ‘estancamento’ proveniente do próprio fluxo de transformações que ele traz aos contextos locais que recepcionam tais projetos.

Tal estancamento pode ser comparado ao que Peter Scott entende por “descaso planejado”, quando trata sobre as situações relacionadas aos projetos de barragem, em específico a UHE Itaparica no Rio São Francisco.

O termo sinaliza um reconhecimento do que ocorre nas instruções de grandes obras de desenvolvimento (Scott, p. 122, 2012), ou seja, dentro da instrução do planejamento relacionado a esses projetos, certa negligência pré-estabelecida aparece nos projetos de desenvolvimento, principalmente quanto à reparação dos impactos, sejam os ambientais como também os da população diretamente envolvida.

Não há uma efetiva reparação com relação aos prejuízos sofridos, porque em primeiro plano está a necessidade de se alcançar “metas mensuráveis em índices de produção associadas à ideia de

⁸ Posso citar aqui, a efeito de exemplo, a construção da barragem Pedra do Cavalo em 1985, que está numa região bem próxima à Baía do Iguape e que afetou potencialmente as comunidades tradicionais do entorno, que modificou a composição da água do Rio Paraguaçu e, ainda, em 2004, a instalação de uma Central Hidrelétrica que mudou novamente a salinidade da água, o que corroborou para um declínio de atividades econômicas locais, impactos por riscos industriais e sociais, como pesca predatória, vazamentos de óleo pelo Complexo petrolífero da Petrobras, dentre outros problemas (Prost, 2007).



desenvolvimento”. De outro plano, Ribeiro (1991, p. 178) reitera esse entendimento com relação aos efeitos pós implantação de grandes projetos, inerente às ações desenvolvimentistas.

Ainda que tenham havido ocorrências não esperadas dentro do processo, os eventos relativos à crise ocorrida em consequência da deflagração da operação Lava Jato, de certa forma, refletiram os efeitos que os projetos de desenvolvimento geralmente trazem ao local que o recebe e faz parte de uma estrutura onde eventos, de diferentes naturezas, mudaram em diversas oportunidades as dinâmicas envolvidas, a história do lugar, redesenhando e reificando as relações sociais perpetuadas.

Situações presenciadas em campo demonstraram, em diversos momentos, certa cautela com relação ao empreendimento antes mesmo da sua instalação; a restrição de alguns atores nas audiências públicas, as quais participei, com relação às etapas de instalação do empreendimento; como também questionamentos quanto aos prejuízos e benefícios que o estaleiro poderia trazer; a mão-de-obra que certamente seria modificada no decorrer do processo de instalação-operação do empreendimento e outras histórias que corroboraram para o sentimento de desconfiança por parte da população. Os motivos da desconfiança relacionavam-se tanto a questões históricas, como também efeitos peculiares aos projetos de desenvolvimento, sobretudo com relação à reparação de impactos e a efetiva melhoria da situação econômica, social e ambiental da região.

E com relação à paralisação do estaleiro, percebeu-se a exasperação da população e a busca por respostas ao que presenciavam no dia a dia, pois os que ‘venderam’ a ideia de uma vida melhor, qualificação, bom emprego, estabilidade às pessoas que ali vivem, rapidamente se transformou em desemprego, violência, prejuízos e decepção.

Tais percepções evidenciaram que a paralisação do estaleiro, apesar da forma inesperada que ocorreu dentro do processo, foi nada mais que um evento dentre tantos outros já existentes dentro



da estrutura local. Cada evento com sua particularidade, e todos dentro de uma estrutura maior que é o complexo de significados que foram se agregando à realidade e construindo o contexto histórico específico.

Conforme evidenciado nos relatos relacionados à crise, em suas duas acepções, crise evento e crise processo, destaco o entendimento de Valencio, Zhouri (2014, p.12) com relação aos “poderes institucionalmente constituídos”, tratando-se justamente da figura modernizante do Estado brasileiro, e que insiste no modelo desenvolvimentista, seja na formulação ou na omissão de políticas públicas fundamentais para os direitos sociais, não passando de “[...] uma ilusão de eficácia da manobra política de negação da existência da referida crise”. Esta crise se aplica a vários aspectos, ou seja, suplanta a questão socioambiental e acessa outros problemas em contextos macrosociais, como segurança, saúde, saneamento básico, questões fundiárias, dentre outros.

Diante disso, muitas pessoas ainda demonstravam defender a volta do estaleiro, pois acreditavam no discurso esperançoso criado pelos atores (Estado e empresariado) de que o empreendimento iria fazer uma diferença em suas vidas, porque de certa forma, outrora o fez, mesmo que durante pouco tempo, no sentido de qualificar pessoal, trazer condições de maior empregabilidade à região, como também desenvolver o mercado interno ao receber toda a estrutura do empreendimento.

Ao mesmo tempo, para um grande número de pessoas, principalmente para aquelas que viveram localmente a transitoriedade do evento em si, aquilo tudo aparentava uma nova tentativa de trazer desenvolvimento para a região, mas que também caiu por terra, como todas as outras que ocorreram durante toda a história do lugar.

A vinda do estaleiro foi mais uma das muitas oscilações que, de certa forma, passam a apresentar um caráter mais geral de permanência, pois se repetem, diante dos vários momentos de auge e decadência que estruturaram parte da cultura e história da região do entorno da BTS.



Entendo que historicamente a região do entorno da Baía de Todos os Santos já padece de prejuízos permanentes, frutos das variadas tentativas de implantação de distintos modos de produção, estagnados no decorrer do tempo, além dos diversos impactos negativos trazidos, como os ambientais, por exemplo. Conforme salientei, a outra parte da crise, a qual chamo crise-processo, origina-se do que pode ser compreendido como peculiar aos projetos de desenvolvimento: um ‘estancamento’ proveniente do próprio fluxo de transformações que ele traz aos contextos locais que recepcionam tais projetos.

Conforme salienta Ribeiro (1991), eis um resumo das contradições internas dos grandes ‘projetos de desenvolvimento, e que posso aplicar perfeitamente ao processo de instalação do estaleiro, bem como dos diversos outros projetos existentes no entorno da BTS. Tais projetos imobilizam imensos volumes de recursos ao concentrarem-nos num ponto do espaço; drenam os melhores recursos naturais e humanos de uma área e levam-nos para outra região; finalmente, uma vez que concluída a obra, a massa de investimentos que fluía na área durante o período de construção estanca, aumentando, assim, a probabilidade de que uma atividade econômica excepcional seja seguida de uma depressão.

Assim, encerro este capítulo trazendo o meu argumento que o *modus operandi* maior deste modelo de desenvolvimento é manter a aliança do Estado justamente com grupos empresariais dominantes, e outros grupos restritos, em detrimento dos outros atores que arcam com os efeitos de tais manobras e que são invisibilizados em várias fases do processo, sobretudo, após a instalação dos projetos de grande escala.

Referências

Amaral, Lucas; Gomide, Alexandre; Pires, Roberto. **A ver navios? A revitalização da indústria naval no Brasil democrático.** Editores: Carlos Alvares da Silva Campos Neto, Fabiano Mezadre Pompermayer. – Brasília: Ipea, 2014.



Bronz, Deborah. **Empreendimentos e empreendedores: formas de gestão, classificações e conflitos a partir do licenciamento ambiental, Brasil, século XXI.** Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Museu Nacional, UFRJ. Orientador: Prof. Dr. Antonio Carlos de Souza Lima. RJ, 2011.

Campos Neto, Carlos Alvares da Silva; Pompermayer, Fabiano Mezandres (ors.). **Ressurgimento da indústria naval no Brasil:(2000-2013)** / editores: Carlos Alvares da Silva Campos Neto, Fabiano Mezadre Pompermayer. – Brasília: Ipea, 2014.

Comissão Pró-Iguaape. **Relatório final sobre EIA-RIMA do Estaleiro do Paraguaçu**, Bahia. Salvador, 2010.

Caroso, Carlos; Pereira, Cláudio; Tavares, Fátima (org). **Baía de Todos os Santos: aspectos humanos.** - Salvador: EDUFBA, 2011. 600 p.

Duarte-Plon, Leneide. Carta de Paris: Jessé Souza: A Lava Jato desqualificou a Justiça. **Carta Maior.** Disponível em <<https://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Cartas-do-Mundo/Jesse-Souza-A-Lava-Jato-desqualificou-a-Justica/45/44570>>. Acesso em março de 2021.

Ferreira, Ícaro Argolo. A escolha pública como determinante da implantação do Estaleiro Enseada Indústria Naval e seus efeitos no território local. **Revista de Humanidades, Tecnologia e Cultura**, v. 7, n. 1, 2017.

Gerhardt, Cleyton; Lopo, Rafael; Santos, Caio Floriano. Pólo Naval de Rio grande: ideologia neodesenvolvimentista, “alternativas infernais” e “autoritarismos tolerantes. In: Zhouiri, Andréa; Valêncio, Norma. **Formas de matar, de morrer e de resistir: limites da resolução negociada de conflitos ambientais e garantia dos direitos humanos e difusos.** Belo Horizonte: UFMG, 2014.

Jesus, Claudiana Guedes de. **Retomada da indústria de construção naval brasileira: reestruturação e trabalho.** Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP, 2013.

Lopes, José Sérgio Leite. Notas sobre a precarização do Trabalho no Brasil. **Revista RET: Rede de estudos do trabalho.** Ano V, n. 8, 2011.

Prost, Catherine. Resex Marinha versus Polo Naval na Baía do Iguaape. **Novos Cadernos NAEA.** v. 13, n. 1, jul. 2010.

Prost, Catherine. Efeitos da Barragem da Pedra do Cavalo sobre a pesca artesanal da baía do Iguaape. **II Encontro de Ciências Sociais e Barragens**, v.01, Salvador, novembro, 2007.

Ribeiro, Gustavo Lins. **Empresas Transnacionais: um grande objeto por dentro.** Ed. Marco Zero: São Paulo, 1991.

Ribeiro, Gustavo Lins. Poder, redes e ideologia no campo do desenvolvimento. **Novos Estudos**, n.80, março de 2008.



Santos, Milton. **O Retorno do Território. Organizadores**/Milton Santos, Maria Adélia A. de Souza, e Maria Laura Silveira. Hucitec-ANPUR: São Paulo, 1994.

Scott, Parry. Descaso Planejado: uma interpretação de projetos de barragem a partir da experiência da UHE Itaparica no Rio São Francisco. Zhouri, Andréa (Org.). **Desenvolvimento, reconhecimento de direitos e conflitos territoriais**; Brasília, DF: ABA, 2012.

Sinaval, **Cenário da construção naval 4º trimestre** - Balanço de 2013. Disponível em <<http://sinaval.org.br/wp-content/uploads/SINAVAL-Cenario2013-4tri.pdf>>

Valencio, Norma; Zhouri, Andréa. **Formas de matar, de morrer e de resistir: limites da resolução negociadas de conflitos ambientais**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.



A RETOMADA DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL NO BRASIL: O PAPEL DAS ELITES POLÍTICAS NAS TRAJETÓRIAS DE DESENVOLVIMENTO DOS POLOS NAVAIS DO RIO DE JANEIRO E DO RIO GRANDE DO SUL (2003 A 2014)¹

 Lucas Muniz²

PARA O CAPÍTULO DESTES E-BOOK, realizo uma descrição histórica das trajetórias de desenvolvimento regional no contexto da retomada da indústria de construção naval no Brasil, entre 2003 e 2014. Partindo das contribuições da Economia Política e da Sociologia Econômica, quero demonstrar como os atores estatais dos polos navais do Rio de Janeiro (RJ) e do Rio Grande do Sul (RS) construíram suas agendas de desenvolvimento a partir de esforços de construção de redes sociopolíticas locais, demonstrando que o desenvolvimento é mediado pela política. Neste capítulo, analiso esses esforços a partir da observação das duas legislaturas (2003-2006, 2007-2010) da Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval da Assembleia Legislativa do Estado do

¹ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

² Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS/UFF). Tem experiência na área de Sociologia com ênfase em Sociologia Econômica, atuando nos seguintes temas: indústria naval, desenvolvimento, Estado e mercado. Faz parte do grupo de pesquisa Estratégias para o Desenvolvimento, Estado e Pensamento Sócio-Político (EDESP).
Lucasdebritomuniz1992@gmail.com



Rio de Janeiro (Alerj), da Comissão de Representação Externa para a instalação do polo naval na Região Sul (2005-2006) e da Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande (2011), ambas provenientes dos trabalhos da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul (Alers).

A retomada da indústria de construção naval no Brasil se realizou no contexto da expansão das atividades *offshore*, ou seja, de extração de petróleo e gás ocorridas em alto mar e em águas profundas, “fora da costa” (Neto; Shima, 2008), e da chegada do Partido dos Trabalhadores (PT) ao governo federal em 2003. O setor de construção naval, que se encontrava praticamente estagnado desde a década de 1980, recebeu um conjunto de investimentos e prioridades de política industrial, na figura de uma nova política de compras da Petrobras e da Transpetro (Goularti Filho, 2010b). A prioridade de contratação em estaleiros nacionais foi fruto de uma estratégia de desenvolvimento que priorizou o mercado interno, da formulação de políticas de conteúdo local, caso do Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás (Prominp),³ e financiamento da construção e modernização de estaleiros, na figura do Fundo de Marinha Mercante (FMM)⁴ (Campos Neto, 2014; Barat; Campos Neto; De Paula, 2014).

Dentre os efeitos da retomada, destaca-se a descentralização produtiva da construção naval para outras regiões para além do Rio de Janeiro – berço da indústria naval no Brasil e que continha a quase totalidade dos estaleiros nacionais até 2008 (Campos Neto, 2014).

³ O Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás (Prominp) buscou organizar as bases e diretrizes para a integração da cadeia produtiva de petróleo e gás no Brasil, objetivando a criação de um mecanismo de maior competitividade dessa cadeia. Destacando-se a criação de cursos de qualificação, melhoria das condições de fornecedores na base da cadeia e um mínimo de 65% de componentes nacionais nas embarcações e plataformas contratadas pela Petrobras (Goularti Filho, 2010B; Campos Neto, 2014; Barat; Campos Neto; De Paula, 2014).

⁴ O Fundo de Marinha Mercante (FMM) é um fundo de caráter contábil e compulsório criado em 1958 para financiar os projetos de construção de embarcações em estaleiros nacionais. Seus rendimentos são provenientes das taxas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (Afrmm) (Barat; Campos Neto; De Paula, 2014).



Chamam a atenção o polo naval de Pernambuco – com a construção do Estaleiro Atlântico Sul (EAS) – e do Rio Grande do Sul – com os estaleiros Quip, Rio Grande e EBR. A formação desses territórios produtivos trouxe novos desafios aos atores econômicos e sociais locais, a fim de explorarem as possibilidades de desenvolvimento abertas pelos investimentos (Cf. Garcia, 2013).

A escolha pela análise dos polos navais do Rio de Janeiro (RJ) e do Rio Grande do Sul (RS) se justifica pelo fato do Rio de Janeiro ser o principal polo naval do Brasil, reunindo os maiores estaleiros (Cf. Jesus, 2017). Já o Rio Grande do Sul é um polo naval recente, criado a partir da retomada do setor, se colocando como um caso de novo território produtivo naval. Além disso, conta com uma literatura sociológica extensa que vem se debruçando sobre ele (Cf. Garcia; WolfenbutteL; Dilélio, 2014, Garcia, 2013). A comparação desses dois casos permite a descrição histórica de como esses diferentes polos reagiram e formularam estratégias de desenvolvimento em resposta aos investimentos recebidos.

A partir desse escopo, este capítulo busca contribuir para o E-book, distopias do litoral, trazendo as análises sobre as trajetórias regionais de desenvolvimento que foram construídas pelos atores socioeconômicos e sociais a partir da transformação industrial promovida pela indústria naval. Os atores selecionados são as elites políticas organizadas nos parlamentos estaduais, com o objetivo de demonstrar descritivamente os esforços de construção de redes sociopolíticas na coordenação de estratégias de desenvolvimento.

A proposta teórica deste capítulo procura analisar as possibilidades de desenvolvimento a partir do papel da *politics*. Logo, três caminhos teóricos são construídos: primeiro, a compreensão da economia enquanto um processo instituído (Polanyi, 2000 2012); o segundo, sobre a globalização e o capitalismo contemporâneo, a análise integrada entre as abordagens de Cadeias Globais de Valor (CGV) (Gereffi, Humphrey; Sturgeon, 2005; Gereffi, 2005) e Redes Globais de Produção (RGP) (Henderson, et al, 2011; Santos, 2011); e o terceiro, o papel das



redes sociopolíticas em contextos de desenvolvimento regional (Garcia; Wolfenbutter; Dilélio, 2013; Lima, 2012). Metodologicamente, são analisados os discursos proferidos por deputados estaduais da Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj) e dos documentos e relatórios produzidos pela Comissão de Representação Externa para a instalação do polo naval na Região Sul (2005-2006) e da Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande (2011).

Este capítulo está estruturado da seguinte maneira: primeiro, apresento o debate sobre o capitalismo enquanto processo instituído, a literatura de redes globais e o papel das de redes sociopolíticas. Segundo, apresento um breve histórico da indústria de construção naval no Brasil. Terceiro, apresento a contribuição empírica a partir da análise dos discursos dos deputados estaduais, documentos e relatórios de audiências públicas e assembleias que demonstram como os esforços de constituição de redes sociopolíticas, nos locais analisados, se diferenciam pela forma como as elites políticas buscaram direcionar os resultados do desenvolvimento econômico e social. Por fim, minhas considerações finais apontam para o papel da política no desenvolvimento e de como a participação de atores estatais não cria uma relação “distópica” sobre trajetórias de desenvolvimento local.

O papel da política no desenvolvimento: a economia enquanto processo instituído

Pensar em desenvolvimento econômico remonta sobre questões referentes aos impactos sociais em determinados territórios e grupos sociais mais amplos. Argumentos mais próximos das reflexões da economia neoclássica apontam para o papel “contaminador” de instituições ditas não-econômicas, caso do Estado ou de parlamentos, no “bom” funcionamento dos mercados. De forma geral, para uma melhor performance dos mercados e, em consequência, da



realização do desenvolvimento econômico, seria necessário que os mercados se organizassem com base no livre fluxo de mercadorias e sem intervenções políticas “artificiais” na formação dos preços. Essa abordagem compreende as relações econômicas de mercado enquanto uma relação natural, distinta de outras esferas da vida social.

Outras abordagens mais próximas da sociologia econômica partem para compreender as nuances sociais e políticos que influenciam e moldam as possibilidades de desenvolvimento econômico. Nesse sentido, a economia enquanto processo instituído, conceito utilizado por Polanyi (2012), aponta para a compreensão do capitalismo enquanto uma realidade institucional distinta de outros sistemas econômicos, organizado em bases institucionais onde a terra e o trabalho, instituições sociais básicas, são transformadas em mercadorias.

A crítica de Polanyi ao liberalismo econômico reside na confusão teórica e metodológica entre o que o autor define de dois significados do econômico: a economia substantiva e a economia formal. A primeira, é referente a satisfação das necessidades materiais, expressas na relação do homem com a natureza, definida em termos qualitativos. A segunda, se atribui àquelas relacionadas a ação de “economizar”, baseadas nas relações meio-fins de tipo quantificável, pautadas em condutas da escolha racional orientadas para o lucro. O erro do liberalismo, segundo Polanyi, é o fato dos seus aderentes transformarem o segundo significado no único possível, subordinando o significado substantivo ao formal, em que a satisfação das necessidades materiais só pudesse ser realizada mediante o estabelecimento de uma economia de mercado. Realizando uma reconstrução histórica de como outras sociedades anteriores à ascensão do capitalismo se organizavam economicamente, Polanyi argumenta que a economia de mercado enquanto forma predominante de organização econômica é uma novidade institucional ocorrida em um determinado momento da história.

Essa novidade institucional foi construída com base em relações de poder e de luta política entre os interessados na expansão das



relações de mercado sobre a sociedade e aqueles que se organizavam em preservar o tecido social da sua total mercantilização. Essa relação entre um movimento e contramovimento revela diferentes configurações que a economia de mercado assumiu em diferentes sociedades, demonstrando o papel da política nos processos econômicos mais gerais. Neste caso, a política é um elemento constitutivo das modernas relações de mercado e, sendo assim, influencia nos resultados de desenvolvimento econômico e social.

A perspectiva de Polanyi auxilia na reflexão sobre a influência da política na retomada da indústria naval como um fenômeno econômico que envolveu uma multiplicidade de atores econômicos e sociais, com recursos políticos assimétricos e estratégias de desenvolvimento divergentes. Na próxima seção são apresentados os argumentos da literatura de Rede Global de Produção (RGP), reforçando a perspectiva das relações de poder na definição de processos econômicos organizados em um contexto global.

A indústria naval em um contexto globalizado: a abordagem de Redes Globais de Produção (RGP)

A globalização econômica transformou o capitalismo a partir da década de 1980 e suscitou novas concepções sobre como a economia mundial passava a se organizar, levando um conjunto de autores a interpretar essa nova realidade sob o paradigma das Redes Globais de Produção (RPG) (Henderson; et al, 2011; Coe; et al, 2004; Dicken, 2005; Yeung 2014). O principal argumento se resume ao fato de que o novo padrão de relacionamento entre atores econômicos e sociais implica neles estarem espalhados pela economia global em um modelo especializado, funcional e integralizado. Esse novo padrão estabeleceu novas relações econômicas e sociais de natureza transfronteiriça entre firmas, regiões e trabalhadores, implicando em novas possibilidades de desenvolvimento econômico e social, em especial, para países em vias de desenvolvimento.



O modelo interpretativo das Redes Globais de Produção (RGP) está preocupado fundamentalmente em compreender como que firmas, trabalhadores e territórios se integram à economia mundial e suas possibilidades de se desenvolverem economicamente e socialmente (Henderson; et al. 2011; Santos, 2011). As redes expressam a natureza fundamental e estrutural de como a produção, distribuição e consumo são organizados (Dicken, 2005), baseadas em uma “abordagem multicêntrica” (Santos, 2011, p. 128) que considera os atores sociopolíticos que mobilizam seus interesses no desenvolvimento econômico e social *vis a vis* à lucratividade das firmas. As redes globais de produção organizam diferentes territórios que agregam atividades econômicas com graus distintos de agregação de valor, revelando uma hierarquização funcional da integração de territórios mais ou menos valorizados (Dicken, 2005). Esta hierarquização é compreendida de forma dinâmica, onde a organização da rede de produção está em constante contestação por parte dos atores socioeconômicos territoriais e as firmas globais que ligam o território à rede. Essa contestação é expressa pelas estratégias de *upgrading* econômico e social (Barrientos; Gereffi; Rossi, 2018), enquanto possibilidades de territórios integrados na rede global de produção melhorarem sua posição em seu interior, desenvolvendo etapas da produção de maior valor agregado. A realização das estratégias de *upgrading* manifestam as relações de poder assimétricas estabelecidas pelos atores participantes das redes, em que as relações de poder no interior de um território podem definir o alcance dessas. A formulação de estratégias de *upgrading* manifestam a autonomia relativa que diferentes atores socioeconômicos detêm, em uma lógica dialética entre o global e o local que define como as redes influenciam e são influenciadas pelos territórios em que elas se estruturam.

As reflexões desenvolvidas pela literatura de RGP auxiliam na compreensão de como a indústria naval tem se organizado recentemente. Com a ascensão dos estaleiros asiáticos (Coreia do Sul, China e Singapura)



a partir da década de 1990, a própria indústria naval passou por processos de mudança organizacional, em direção a novos modelos produtivos e tecnológicos, cada vez mais integrados e organizados em rede (Gereffi; et al, 2013). Estas transformações caracterizaram a indústria naval pela produção de bens de capital sob encomenda, organizada como uma indústria de montagem de componentes que podem ser produzidos em diferentes territórios, onde cerca de 20% a 30% do valor final é criado no processo de montagem da embarcação no estaleiro, enquanto cerca de 70% a 80% da participação do valor final proveem de fornecedores à montante da cadeia (Gordon e Steidl, 2019). Logo, isso significa que as estratégias de *upgrading* econômico e social envolvem diferentes possibilidades de especialização dentro da organização da rede, desde o desenvolvimento de fornecedores às etapas de montagem das embarcações. Na próxima seção, são apresentadas como as redes sociopolíticas podem fornecer uma explicação de como as elites políticas dos polos navais do RJ e do RS influenciam nas possibilidades de desenvolvimento econômico e social em cada caso.

Redes sociopolíticas e mecanismos de governança local

A dimensão das redes não se limita à nova organização global das etapas de produção de setores econômicos, mas também ganha proeminência na forma de redes sociopolíticas locais, potencializadas por contextos democráticos e de maior autonomia local em que atores locais se organizam para aproveitarem as oportunidades de desenvolvimento (Cf. Ramalho, 2005, Santos, 2007, Lima, 2012; Garcia; WolfenbutteL; Dilélio, 2014).

O uso do conceito de redes sociopolíticas remonta ao trabalho de Locke (1995) sobre a formação de distritos italianos no contexto de globalização. O argumento de Locke é que os diferentes resultados socioeconômicos regionais se explicam por múltiplas formas em que a ação econômica se enraíza em redes sociopolíticas particulares,



se valendo dos recursos associativos dos atores econômicos e sociais locais. Este argumento tem como base uma proposta de economia política comparada com ênfase em uma abordagem micropolítica.

A utilização das redes sociopolíticas aqui busca ampliar o argumento de Locke (1995), pensando o conceito a partir da institucionalização de coalizões políticas locais, em diálogo com pesquisas que têm sido feitas sobre desenvolvimento regional e formas de associativismo local, por exemplo, Ramalho (2005) e Santos (2007) que apontam para as trajetórias construídas por atores locais no contexto da introdução do polo automobilístico no Sul Fluminense a partir da década de 1990, buscando demonstrar como esses atores locais construíram suas relações com as firmas globais, esforçando-se para enraíza-las no território, pretendendo aproveitar as possibilidades abertas de desenvolvimento. Outro exemplo é o trabalho de Lima (2012) que aponta para a análise dos canais de governança local como um instrumento de reação aos efeitos negativos da reestruturação produtiva e da globalização em escala regional, no Sul Fluminense. Ele argumenta que apesar dos esforços de construção desses canais de governança local, visando a proteger os investimentos regionais da onda de desemprego que se instalava na cidade de Volta Redonda (RJ), os efeitos residuais já demonstravam uma nova configuração regional, deslocando institucionalmente o foco do desenvolvimento do entorno da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) para montadoras localizadas em outros municípios do Sul Fluminense.

Já discutindo estratégias e trajetórias de desenvolvimento no Rio Grande do Sul, Garcia; Wolfenbuttel; Dilélio (2013) analisam o papel das redes sociopolíticas enquanto institucionalização de instâncias de ação e debate, que envolveriam a participação do empresariado, da sociedade civil e de elites políticas locais. O argumento dos autores indica a liderança de representações coletivas, como a Federação de Indústrias do Estado de Rio Grande do Sul (Fiersg), na coordenação desses espaços, buscando legitimidade para os processos de desenvolvimento local. Em especial,



os autores destacam as iniciativas da Agenda 2020, como uma rede sociopolítica que convergiu diversos atores com interesses divergentes, para objetivos comuns em torno do desenvolvimento local. Sobre a indústria naval gaúcha, o papel exercido pela Rede de Inovação para a Competitividade da Indústria Naval e Offshore (Ricino) se destaca ao articular esforços conjuntos em inovação e desenvolvimento tecnológico entre diversos atores interessados (centros de pesquisa, universidades, governos, estaleiros) em aproveitar as oportunidades de desenvolvimento abertas pela chegada da indústria naval em Rio Grande (RS).

O fundamental das abordagens citadas está no fato de que atores socioeconômicos, portadores de interesses diversos, mobilizam recursos políticos assimétricos a fim de direcionarem os resultados do desenvolvimento (Cf. Polanyi, 2012). Em termos do desenvolvimento regional, em contextos democráticos, podem construir mecanismos de governança local (Cf. Lima, 2012) pela constituição de redes sociopolíticas (Cf. Garcia; Wolfenbuttel; Dilélio, 2014) coordenadas por esforços conjuntos e por objetivos em comum, como melhores posições nas redes globais de produção pela via das estratégias de *upgrading* econômico e social (Cf. Henderson, 2011; Santos, 2011).

Histórico da indústria de construção naval no Brasil

O início da indústria de construção naval pesada no Brasil ocorreu na década de 1950, no contexto dos Planos de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1955-1960), com a chegada dos estaleiros estrangeiros Verolme e Ishikawajima em solo fluminense. Durante a década de 1970, o setor de construção naval no Brasil viveu o seu auge. Em 1973, o Brasil alcançou o 2º lugar mundial em produção de navios, devido a uma relação indissociável entre a indústria naval e a Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), que garantia forte proteção do mercado interno com demandas de longo prazo por parte das companhias de navegação estatais (Goularti Filho, 2014b).



A partir da década de 1980, o setor naval entrou em sua fase de crise prolongada em um contexto de crise da dívida externa do Estado e de redução do investimento público, o que resultou em atraso nas entregas e no fim da demanda fixa por parte do Estado (Goularti Filho, 2014b; Barat; Campos Neto; De Paula, 2014).

A década de 1990 representa a paralisação quase que total das atividades de construção naval de empresas brasileiras, com a abertura do mercado de cabotagem para empresas estrangeiras, a privatização das empresas de navegação, a liberalização do transporte marítimo de longo curso e a reorientação da política econômica do Estado de “financiador” para “regulador” da ação econômica (Goularti Filho, 2010a).

A retomada do setor naval nacional só viria após uma reorientação do papel do Estado, pela formulação de programas de investimento, financiamento e compra da Petrobras, pela construção canais de interlocução entre Estado e sociedade civil e pelas novas diretrizes de política industrial que privilegiavam a indústria naval nacional, levando ao aumento do emprego no setor naval e a retomada completa da construção de embarcações de grande porte no Brasil (Cf. Goularti Filho, 2010; Campos Neto, 2014; Pires; Gomide; AmaraL, 2014; Barat; Campos Neto; De Paula, 2014).

O ressurgimento do polo naval do Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro é o berço da indústria de construção naval brasileira. Até a chegada da encomenda da P-51 – plataforma de produção de petróleo de propriedade da Petrobras - em 2003, para ser construída no estaleiro BrasFells, em Angra dos Reis (RJ), o estado enfrentava a quase total paralisação do setor, com apenas 2000 empregados (Sinaval, 2010). Além dos esforços do governo federal, também houve iniciativas no plano estadual para a retomada do setor. Em especial, pode-se destacar o trabalho da Secretaria de Energia, Indústria Naval e Petróleo do Governo do Estado do Rio do de Janeiro (Seinp) no mandato



de Anthony Garotinho (1999-2002) que exonerou os estaleiros do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), e que garantiu o apoio institucional para a criação de *joint-ventures* com grupos estrangeiros como nos casos do Aker-Promar, em 2001, e da Maua-Jurong, em 2000 (Revista Petro & Química, 2002; Filho, 2004). A política estadual de incentivos continuou na gestão de Rosinha Garotinho (2003-2006) levando a construção de novos estaleiros, impulsionados pela alta demanda *offshore* no estado, com as encomendas de navios de apoio marítimo e plataformas de produção de petróleo pela Petrobras e Transpetro (Sinaval, 2008).

Com as duas eleições de Sergio Cabral (2007-2014), a indústria naval no Rio de Janeiro viveu um novo impulso. Em termos institucionais, a Seinp deu lugar a uma secretaria mais ampla, a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços (Sedeis), ou seja, a indústria naval foi alocada sob o “guarda-chuva” de uma secretaria que se preocupava com projetos de desenvolvimento em geral (Rio de Janeiro, 2008). Em termos das encomendas aos estaleiros fluminenses, destaca-se a expansão de investimentos com o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) e o Programa de Renovação e Ampliação da Frota de Apoio Marítimo (Prorefam) devido a descoberta do pré-sal, em 2007 (Campos Neto, 2014). Neste período também foram construídos o estaleiro Itaguaí Construção Naval ICN, voltado para a construção de submarinos para a Marinha do Brasil, houve o início das obras do estaleiro OSX, do grupo do empresário Eike Batista, e o arrendamento do estaleiro Inhaúma, pela Petrobras (Sinaval, 2010, 2015).

A criação do polo naval do Rio Grande do Sul

A expectativa da criação do polo naval no Rio Grande do Sul se iniciou por volta de 2004, com a perspectiva de construção de um



estaleiro na cidade de Rio Grande (RS), no extremo sul do estado, aproveitando a carteira de encomendas de plataformas da Petrobras. Dentre as vantagens da escolha de Rio Grande (RS), apontavam o tamanho do calado do porto da cidade e a qualidade da mão de obra gaúcha. O governo do estado do Rio Grande do Sul, na figura do governador Germano Rigotto (2003-2007), atuou no sentido da isenção de impostos (caso do ICMS), na cessão de um terreno no porto de Rio Grande e no investimento público em cursos de qualificação de mão de obra (Gov. RS, 2005). O estaleiro Quip foi construído pelo consórcio das construtoras Queiroz Galvão, Ultratec e IESA (Gov. RS, 2006). Ainda na gestão de Rigotto, foram firmados os acordos para a construção do estaleiro Rio Grande, pelo consórcio da empresa nacional Ecovix e o grupo japonês JB Minovix, além da construção de um dique seco na área do estaleiro (Gov. RS, 2006).

O estaleiro Rio Grande entrou em funcionamento em 2010, durante o governo estadual de Yeda Crusius (2007-2011), com encomendas da Petrobras de oito cascos de plataforma do tipo FPSO (Gauchazh, 2010). No mesmo período, o estaleiro Quip renovou sua carteira de encomendas e ganhou a licitação da integração dos módulos da P-55, P-62, P-63 (Sinaval, 2010). Já na gestão do governo estadual de Tarso Genro (2011-2015), mais especificamente em 2013, foi dado início às construções do estaleiro EBR na cidade de São José do Norte (RS), um empreendimento da SOG Óleo e Gás com a empresa japonesa *Toyo Engineering*, que tinha incumbência de construir os módulos da P-74 (Gov. RS, 2013; Sinaval, 2013). Em 2011, foi criada a Agência Gaúcha de Desenvolvimento e Promoção do Investimento (AGDI), com o objetivo de orientar e formular políticas de desenvolvimento para o estado em conjunto com a Secretaria de Desenvolvimento e Promoção do Investimento (SDPI) (Rio Grande do Sul, 2011).

Essas foram as decisões e investimentos que aportaram tanto no território do RJ quanto no do RS. Na próxima seção são apresentados os esforços de construção de redes sociopolíticas por parte das elites



políticas estaduais, contidas na da Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval da Alerj, da Comissão de Representação Externa para a instalação do polo naval na Região Sul (2005-2006) e da Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande (2011) da Alers.

Iniciativas de construções de redes sociopolíticas nos polos navais do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul: uma abordagem preliminar

Nesta seção, apresento uma breve análise das redes sociopolíticas a partir da coleta de dados na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (Alerj) e na Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul (Alergs). Na primeira parte, são apresentados os discursos de alguns parlamentares que integravam a Frente Parlamentar de Apoio à Indústria Naval do Estado do Rio de Janeiro na legislatura de 2003 a 2007 e a sua renovação para a legislatura de 2007 a 2011. Na segunda, são analisados os trabalhos da Comissão Externa para acompanhar a Implantação do Polo Naval na Região Sul e o Plano Federal que o originou de 2005 a 2006 e os trabalhos da Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande de 2011. Os resultados demonstram que ambas as tentativas de construção de redes sociopolíticas no RS se mostraram mais preocupadas em construir estratégias de *upgrading* como a qualificação profissional, enquanto as redes sociopolíticas do RJ se organizaram, em um primeiro momento, na defesa da centralização dos investimentos no RJ, já em um segundo momento, reorientou a formação das redes para a construção de agendas com outros atores socioeconômicos

A Frente Parlamentar de Apoio a Indústria Naval do Estado do Rio de Janeiro nas legislaturas de 2003-2007 e 2007-2011

A Frente Parlamentar de Apoio à Indústria Naval foi um esforço de diversos deputados, de diferentes partidos, com o objetivo de apoiar as



iniciativas vinculadas ao desenvolvimento da indústria naval no estado do Rio de Janeiro, as legislações referentes ao setor e as demandas e reivindicações das entidades empresariais e de trabalhadores do setor (Alerj, 2004).

Foram analisados os discursos de 2004 dos deputados Aurélio Marques (PR) – metalúrgico e dirigente sindical em Angra (RJ) - e Edmilson Valentim (PCdoB) – presidente da Frente que trataram da indústria naval como tema de suas intervenções para demonstrar como essa Frente lidou com as questões da retomada da indústria naval.

O discurso do deputado Aurélio Marques (PR) critica a condução das novas licitações da construção de 22 navios da Petrobras, defendendo a escolha de estaleiros fluminenses para as suas construções e da importância dos investimentos na questão do emprego na região e as possibilidades que serão perdidas caso as encomendas sejam feitas em outros estados ou fora do país. Abaixo um trecho do discurso.

Novamente, estão querendo fazer com que esses navios não sejam construídos no Estado do Rio de Janeiro, não fiquem no nosso País. Estão aumentando a largura das embarcações para que elas não possam ser construídas nos estaleiros do Estado do Rio de Janeiro, para que sejam construídas fora do nosso Estado (Alerj, 2004).

Partindo de premissas parecidas, o deputado Edmilson Valentim (PCdoB) também chama a atenção para as licitações feitas pela Transpetro. O deputado avança no sentido de trazer os investimentos para o Rio de Janeiro, inclusive convocando o presidente da Transpetro para uma audiência pública com o objetivo de obter esclarecimentos e reforçar o papel do Rio de Janeiro na indústria naval nacional (Alerj, 2004).

A partir da renovação da Frente Parlamentar de Apoio à Indústria Naval e *Offshore* do estado do Rio de Janeiro para a segunda legislatura (2007-2011), novos deputados apareceram na sua composição, como Rodrigo Neves (PT) que passou a presidir a Frente. Dois de seus



discursos em nome da Frente chamam a atenção. No primeiro, em 2007, o deputado apresenta os esforços de coordenação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Rio de Janeiro. Abaixo, um trecho do discurso.

A nossa Comissão Especial de Acompanhamento do Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC, promoveu mais uma audiência pública, compreendendo o papel estratégico que o PAC poderá exercer para o Estado do Rio de Janeiro, afinal de contas, são 50 bilhões de reais de investimentos nos próximos quatro anos, se considerarmos que o Tesouro Estadual, o Orçamento do Estado prevê investimentos de três a quatro bilhões de reais, nos próximos quatro anos (Alerj, 2007).

No segundo discurso, em 2010, o deputado informa sobre a participação de um seminário promovido pelo jornal *O Dia* que reuniu atores interessados no desenvolvimento do setor. Também reforça o fato do Rio de Janeiro ainda ser o principal polo naval do Brasil, porém salientando positivamente a criação de novos polos navais, nominalmente o do Rio Grande do Sul.

No dia de ontem, eu participei, representando a nossa Casa, de uma mesa que foi promovida pelo jornal *O Dia*, com apoio de várias entidades, tanto de trabalhadores como de empresários, para fazermos um balanço das conquistas e desafios do setor da construção naval fluminense do Rio de Janeiro. Um balanço daquilo que foi, daquilo que é e daquilo que pode ser esse setor tão importante da economia do Rio de Janeiro; uma vocação incontestável, levando-se em conta que aqui nesta cidade e em Niterói se iniciou o processo de industrialização do Brasil ainda no século XIX (Alerj, 2010).

A partir da análise dos discursos proferidos pelos deputados que estiveram presentes nas duas formações da Frente Parlamentar de Defesa da Indústria Naval da Alerj é possível observar uma mudança



entre a constituição da primeira e da segunda Frente. Na primeira Frente (2003-2007), a condução política dos trabalhos dos parlamentares se pautou em uma proposta de reafirmação do polo naval do RJ, se baseando na pressão a outros agentes estatais, como a Petrobras, e ao governo federal pela manutenção dos investimentos nos estaleiros do Rio de Janeiro e na crítica à descentralização do setor naval. Na segunda Frente (2007-2011), observa-se uma tentativa de constituição de uma rede sociopolítica mais associativa, com a participação e articulação com o governo federal e com a Petrobras, resultando na reativação de estaleiros e na participação de fóruns locais, tal como citada na iniciativa do jornal O Dia.

A comissão de representação externa (2005-2006) e a subcomissão do polo naval do Rio Grande (2011)

A comissão de Representação Externa foi criada em abril de 2005 e apresentou seu relatório em janeiro de 2006. Três principais objetivos foram alcançados pela comissão. Primeiro, o estabelecimento de uma primeira fase do projeto de qualificação profissional, articulando universidades, colégios técnicos, empresas e prefeituras e anunciando 28 cursos nos três níveis (médio, técnico e superior) com a expectativa de qualificar cerca de quatro mil trabalhadores. Segundo, foi dado o pontapé inicial para um projeto de integração regional em torno de um projeto de desenvolvimento. Terceiro, a aprovação do terreno para a construção do estaleiro Aker Promar em Rio Grande (ALRS, 2006).

No dia 5 de maio de 2005, ocorreu uma Audiência Pública na Câmara Municipal de Rio Grande e nos dias 16 e 17 de maio ocorreram as reuniões do Fórum Regional da Indústria Naval, que contou com a presença de representantes da Transpetro, da Petrobras, do Prominp e de agentes locais, como sindicatos, universidades e empresa (ALRS, 2005).

Uma parte importante dos trabalhos da Comissão envolveu a articulação entre as universidades da região (FURG, UFPEL, UCPEL)



e escolas técnicas (Cefet/RS e Senai) junto aos cursos ofertados ao Prominp, resultando na proposta de um Centro Tecnológico em 2005. Posteriormente, em setembro de 2005, a Comissão participou de visita ao Senai em Caxias do Sul, para trocar experiências a fim de implantarem o mesmo projeto em Pelotas. Em outubro de 2005, a Secretaria Executiva do MME e um representante do Prominp estiveram presentes em Rio Grande para tratar dos detalhes de implementação de cursos do programa. A comissão também participou das atividades nacionais do Prominp, como as ocorridas na Bahia em novembro e no Rio de Janeiro em dezembro de 2005. Por fim, em janeiro de 2006, em reunião do Prominp no Rio de Janeiro, foi firmada a proposta do Governo Federal para o Polo Naval do Rio Grande do Sul, com 28 cursos de nível superior, técnico e básico (ALRS, 2005).

O alcance dos objetivos dessa Comissão demonstra como foram construídas estratégias de *upgrading* econômico e social que envolveram a qualificação profissional para os trabalhadores da região. A construção da rede sociopolítica pela Comissão privilegiou a formação de mão de obra via universidades e criação de postos de trabalho pelos sindicatos.

A Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande foi um desdobramento da Comissão de Economia e Desenvolvimento Sustentável da ALRS e atuou por 120 dias, entre março e junho de 2011. O objetivo dessa subcomissão foi acompanhar os andamentos dos empreendimentos, formando um conjunto de propostas a partir dos resultados de seus trabalhos (ALRS, 2011).

Na análise do relatório da subcomissão é possível observar uma ampliação dos trabalhos da comissão de 2006 nas ações conjuntas entre membros do poder público, da iniciativa privada e da sociedade civil, objetivando qualificar a mão de obra local, principalmente pela manutenção dos cursos do Prominp, e melhorar a infraestrutura para receber os novos investimentos. Destaco a viagem ao Rio de Janeiro e a missão à Coreia do Sul como feitos importantes desta subcomissão.



No Rio de Janeiro, houve visitas ao escritório da Quip S/A, Ecovix, à sede da Petrobras e à Andrade Gutierrez, levando questões relacionada a qualificação profissional, infraestrutura e o papel dessas empresas no desenvolvimento do polo naval do Rio Grande do Sul. Na Coreia do Sul, houve acordos tecnológicos com a Hyundai, a Samsung e a Daewoo. Também houve a assinatura de um protocolo de intenções comerciais entre a Insung e um consórcio formado por empresas do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul, além de um acordo entre a Universidade do Vale dos Sinos (Unisinos) e o *Korea Advanced Institute of Science and Technology* (Kaist) com o objetivo de estabelecer intercâmbio de estudantes entre as instituições (ALRS, 2011).

Também analisei os documentos das audiências públicas em Rio Grande e em Porto Alegre realizadas pela subcomissão. A primeira audiência cujo título foi “Crescimento Econômico e Sustentabilidade: Os desafios do Polo Naval Gaúcho” ocorreu no dia 17 de junho de 2011, e contou com a presença da Furg, da Fundação de Ciência e Tecnologia (Cientec), da Fiergs, AGDI e do Badesul. Os temas discutidos envolveram os desafios do setor naval para a região Sul em termos de investimento, fomento e desenvolvimento da cadeia produtiva local. Na segunda audiência, o objetivo foi explanar para a capital os andamentos e o projeto de investimentos do polo naval, com a participação da AGDI, da Prefeitura de Pelotas, do Badesul e da Fiergs (ALRS, 2011).

O relatório da subcomissão apresentou um balanço das medidas de desenvolvimento tecnológico, capacitação da indústria e do trabalhador. Destaco o Programa Gaúcho de Parques Científicos e Tecnológicos (PGTec), uma iniciativa para construir sinergias entre governos, empresas e universidades. Outra medida, em 2011, foi a criação do programa RS Tecnópole, com recursos da ordem de R\$ 12 milhões para a constituição de polos e parques tecnológicos no Rio Grande do Sul. Também destaco a iniciativa do Programa de Estruturação, Investimento e Pesquisa em Gás Natural, Petróleo e Indústria Naval do Rio Grande do Sul (PGPIN) em 2011 com o objetivo



de apoiar e formular diretrizes e metas públicas para a constituição do polo naval e petroquímico do Rio Grande do Sul, envolvendo atividades de formação profissional, inovação e financiamento, coordenado pela SDPI (ALRS, 2011).

A análise dos relatórios da Subcomissão do Polo Naval de Rio Grande demonstra que houve continuidade e ampliação dos esforços de implementação do polo naval na região que envolvessem múltiplos atores sociais e econômicos. Esses documentos apresentam um esforço de construção de redes sociopolíticas que envolveram a realização das estratégias de *upgrading* com base na articulação com diversos outros atores socioeconômicos locais, tendo foco na qualificação profissional, como mostram as articulações junto ao governo federal, na realização dos cursos oferecidos pelos Prominp em 2006, e de esforços locais como o apoio a constituição do PGPIN em 2011.

Considerações finais

Este capítulo descreveu os processos de construção dos polos navais do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul entre 2003 e 2014, considerando o papel da política (Polanyi, 2012) no desenvolvimento econômico e social. Partindo da premissa de que os atores econômicos e sociais interessados no setor constroem canais de governança local ou redes sociopolíticas (Lima, 2012; Garcia; WolfenbutteL; Dilelio, 2014), em um contexto de inserção do território em Redes Globais de Produção (Henderson; et al, 2011), com o objetivo de atingirem resultados em termos de *upgrading* econômico e social (Barrientos; Gereffi; Rossi, 2010), demonstrando que a política influencia nos rumos e direcionamentos dos processos de desenvolvimento econômico e social.

Ao analisar os documentos e ações das duas Frentes da Alerj e da Comissão e da Subcomissão da Alers é possível afirmar que as tentativas de constituição de redes sociopolíticas construídas no Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul foram sustentadas de formas diferentes, com relação



às elites políticas locais organizadas nos respectivos parlamentos. O caso fluminense foi inicialmente construído com base na defesa do polo naval do Rio de Janeiro enquanto polo tradicional do setor, logo para onde os investimentos da retomada deveriam se concentrar, contando com pouca participação de outros atores para o desenvolvimento do setor, sintetizada nos discursos dos deputados da primeira Frente (2003-2007). Em um segundo momento a articulação reorientou a sua proposição de rede sociopolítica, buscando alianças com o governo federal e a Petrobras, como mostram os discursos dos deputados da segunda Frente (2007-2011). Já no Rio Grande do Sul, a construção das redes sociopolíticas se mostrou mais disposta a desenvolver relações associativas desde a constituição da Comissão Externa em 2005, com o foco na qualificação profissional, estabelecendo um diálogo e uma coordenação com os interessados no desenvolvimento do setor naval na região. A formação da subcomissão em 2011 manteve as estratégias constituídas anteriormente, inclusive atuando na institucionalização de espaços de deliberação e ação (Cf. Garcia; Wolfenbuttel; Dilelio, 2014), fortalecendo as possibilidades de ampliação das redes sociopolíticas.

Empiricamente, a escolha da análise dos discursos dos atores em termos das elites políticas em cada parlamento estadual permite observar como um segmento dos atores interessados reagiu à retomada do setor naval. O foco deste capítulo é fornecer um primeiro desenho do papel das redes sociopolíticas nas trajetórias de desenvolvimento do polo naval no Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul, comparar os passos dados pelas suas elites políticas, demonstrando os esforços de coordenação dos parlamentares estaduais em ampliar (ou não) os instrumentos de deliberação coletiva em busca do *upgrading* econômico e social.

Além de demonstrar as influências que a política exerce sobre as possibilidades de desenvolvimento em territórios em contextos de transformação industrial, este capítulo também reflete sobre como esse processo não envolve unicamente a ação positiva de atores



econômicos sobre o sucesso de estratégias de desenvolvimento, onde atores estatais ou sociais gerariam distopias para os ganhos gerados pelo desenvolvimento. Ao contrário, as redes sociopolíticas aqui apresentadas demonstram como atores estatais podem direcionar a trajetória de desenvolvimento positivamente, além de permitir a potencialização das diferenças entre trajetórias regionais.

Referências

Alerj. **Frente Parlamentar de Apoio à Indústria Naval do Estado do Rio de Janeiro. Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro.** 24 de nov de 2004. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro0307.sf/34d172ccdd9fa4c6832566ec0018d835/5fdc885478c855b_b83256f500066c040?OpenDocument>. Acesso em: 18/07/2020.

Alerj. **Frente Parlamentar de Apoio à Indústria Naval do Estado do Rio de Janeiro e Offshore do Estado do Rio de Janeiro.** 23 de mar de 2007. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro0711.nsf/dde654f2fb34806783256cee005890ed/5fb1873e66a304e9832572a6007682e1?OpenDocument>>. Acesso em: 18/07/2020.

Alerj. **Discurso do Deputado Rodrigo Neves (PT).** Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. 27 de maio de 2010. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/taqalerj2006.nsf/3620b663fe7fd44f832565370043e8be/7cffc40b7453d0f583257b6b006b089b?OpenDocument>>. Acesso em: 18/07/2020.

ALRS. Comissão de Representação Externa para Acompanhar a Implantação do Polo Naval na Região Sul e o Plano Federal que o Originou. **Relatório de Conclusão de Atividades.** 14 de mar de 2006. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repdcp_m505/ComRepresentacaoExterna/Polo_Naval.pdf> Acesso em: 18/07/2020.

ALRS. **Relatório da Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande.** Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, 2011. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/download/SubPoloNaval/RFPolo_Naval.pdf>. Acesso em: 18/07/2020.

Barat, J.; Campos Neto, C.A.S.; De Paula, J.M.P. Visão econômica da implantação da indústria naval no Brasil: aprendendo com os erros do passado. In Campos Neto, C.A.S.; Popermayer, F.M (Org.). **O ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013).** Brasília: IPEA, p. 31-68. 2014.



Campos Neto, C.A.S. Investimentos e financiamentos na indústria naval brasileira 2000-2013. In Campos Neto, C.A.S; Popermayer, F. M (Org.). **O ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013)**. Brasília: IPEA, 2014, p. 109-150.

Coe; et al. 'Globalizing' regional development: a global production networks perspective. **Transactions of the Institute of British Geographers**, New Series, v. 29, n. 4 (Dez), pp. 468-484, 2004.

Dicken, P. Tangled Webs: Transnational Production Networks and Regional Integration. **SPACES**, n.4, 2005.

De vento em popa. **Revista Petro & Química**. Edição 235. São Paulo: Mar de 2002. Disponível em: < http://petroquimica.com.br/edicoes/ed_235/ed_235b.html>. Acesso em: 08/11/2020.

Filho, F. A. Dos estaleiros aos hangares. **IstoÉ. Economia & Negócios**. 24 de mar de 2004. Disponível em: <https://istoe.com.br/27954_DOS+ESTALEIROS+AOS+HANGARES/>. Acesso em: 08/11/2020.

Garcia, S. Agentes produtivos e desenvolvimento: polo naval e capacidade de inovação no Rio Grande do Sul. **Política & sociedade**. Florianópolis. v. 12, n. 24, maio/ago. p. 89-114, 2013.

Garcia, S. Wolffenbuttel, R.; Dilélio; R. Construção de instancias de ação e debate sobre desenvolvimento no Rio Grande do Sul. **R. Pós Ci. Soc.** v.11, n.21, jan/jun, 2014.

Garcia, S. et al. **The NSPS shipbuilding value chains**. Center on Globalization, Governance & Competitiveness (CGGC), Duke University. 2013.

Goularti Filho, A. Estado, crédito e planejamento no desempenho da indústria da construção naval brasileira 1990-2010. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 23, n. 2 (51), ago, 2014, p. 287-317.

Goularti Filho, A. Presença e ausência do Estado na trajetória da indústria da construção naval brasileira – 1959-1989. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 24, n.2, maio-agosto, 2014b, p. 445-470.

Gordon, K; Steidl, C. Global value chains and the shipbuilding industry. **OECD Science, Technology and Industry Working Papers**. 2019

Governador inaugura adutora e participa do início da construção de estaleiro em São José do Norte. Governo do Estado do Rio Grande do Sul. 06 de set 2013. Disponível em: <<https://estado.rs.gov.br/governador-inaugura-adutora-e-participa-do-inicio-da-construcao-de-estaleiro-em-sao-jose-do-norte>>. Acesso em 09/11/2020.

Henderson; et al. Redes de produção globais e a análise do desenvolvimento econômico. **R. Pós Ci. Soc.** v.8, n.15, jan./jun, 2011.



Jesus, C. Notas sobre a desconcentração regional da indústria de construção naval brasileira no princípio do século XXI. **Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE**, Salvador, Ano XVIII, v. 2, n. 34, 2017, p. 685 – 703.

Lima, R. Estratégias integradas de regeneração em regiões industriais: uma aproximação com a conjuntura pós-década de 1990 no Sul Fluminense. **Cadernos CRH**, Salvador, v. 25, 66, Set/Dez, 2012, p. 433-449.

Locke, R. The composite economy: local politics and industrial change in contemporary Italy. **Stato e Mercato**, fevereiro, 1995.

Lula inaugura oficialmente polo naval em Rio Grande. **GauchaZH**. 21 de out. 2010. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/economia/noticia/2010/10/lula-inaugura-oficialmente-polo-naval-em-rio-grande-3082136.html>>. Acesso em 09/11/2020.

Neto, J. B. O; Shima, W. T. Trajetórias tecnológicas no segmento *offshore*: ambientes e oportunidades. **R. Econ. contemp.**, Rio de Janeiro, v. 12, n. 2, maio/ago, 2008, p. 301-332.

Petrobras. **Pré-sal**. Disponível em: <<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>> Acesso em 14/03/2020.

Pires, R.; Gomide, A.; Amaral, L. A revitalização da indústria naval no Brasil democrático. In Gomide, A.; Pires. **Capacidades estatais e democracia: a abordagem dos arranjos institucionais para a análise de políticas públicas**. Brasília: Ipea. 2014, p. 187-212.

Ramalho, J. R. Novas Conjunturas Industriais e Participação Local em Estratégias de Desenvolvimento. **DADOS – Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, v. 48, n. 3, 2005, p. 491-524.

Rigotto inaugura canteiro de obras da plataforma P-53 em Rio Grande. **Governo do Estado do Rio Grande do Sul**. 26 de jan. 2006. Disponível em: <<https://estado.rs.gov.br/rigotto-inaugura-canteiro-de-obras-da-plataforma-p-53-em-rio-grande>> Acesso em 09/11/2020.

Rio Grande terá o primeiro dique seco de grande porte do país. **Governo do Estado do Rio Grande do Sul**. 31 de mai. 2006. Disponível em: <<https://www.estado.rs.gov.br/rio-grande-tera-o-primeiro-dique-seco-de-grande-porte-do-pais>>. Acesso em 09/11/2020.

Rio Grande do Sul. **Lei nº 13.657 de 07 de janeiro de 2011**. Cria a Agência Gaúcha de Desenvolvimento e Promoção do Investimento e dá outras providências. Diário Oficial do Estado, Porto Alegre, RS, 07 de jan de 2011. 6p.

Santos, R. S. P. Redes de Produção Globais (RPGs): contribuições conceituais para a pesquisa em Ciências Sociais. **R. Pós Ci. Soc.** v.8, n.15, jan./jun, 2011.

Santos, R. O Sul Fluminense em questão: o papel das redes sociopolíticas na promoção do desenvolvimento regional. In Rodrigues, I. R.; Ramalho, J. R. (Orgs). **Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos: comparações entre o ABC Paulista e o Sul Fluminense**. São Paulo: Annablume. Col. Trabalho e Contemporaneidade, 2007.

Sinaval. **Balanço 2008: principais acontecimentos, construções em andamento, capacidade produtiva e tecnologia naval**. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2008.

Sinaval. **Resultados da Indústria da Construção Naval Brasileira 2010**. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2010.

Sinaval. **Cenário da construção naval 4º trimestre – Balanço de 2013**. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2013.

Sinaval. **Cenário da Construção Naval Balanço de 2014 – Visão de 2015**. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2015.

Yeung, H. Governing the market in a globalizing era: Developmental states, global production networks and inter-firm dynamics in East Asia. **Review of International Political Economy**, v.21, n.1, 2014, p. 70-101.



A Coleção Sociologias Necessárias é formada por sete livros, organizados por diferentes docentes do Programa de Pós-Graduação em Sociologia, da Universidade Federal de Sergipe. Os volumes abordam algumas das principais discussões realizadas durante o III Seminário Nacional de Sociologia, promovido pela mesma instituição, realizado no ano de 2020. Cada livro conta com a colaboração especial de pesquisadores nacionais ou internacionais, que participaram do seminário. Vivemos tempos difíceis com os novos desafios gerados pela crise sanitária mundial, pelas radicalizações no campo da posição de ideias na política e pela ampliação das desigualdades sociais. Os entendimentos se tornaram mais difíceis e as animosidades mais exaltadas, incluindo aí certa crise na produção científica e na análise sociológica. A reflexão proposta pela organização e pelos volumes desta coleção atravessam tais desafios, com temas como política, juventudes, trabalho, cidade, migrações, economia e africanidades.

