



Turismo - Visão e Ação
ISSN: 1415-6393
ISSN: 1983-7151
luiz.flores@univali.br
Universidade do Vale do Itajaí
Brasil

Entre a periferia do prazer e a zona de sacrifício: o turismo como argumento na arena de um conflito socioambiental no litoral do Paraná

Corbari, Sandra Dalila; Azevedo, Natália Tavares de; Sampaio, Carlos Alberto Cioce; Serafini, Thiago Zagonei

Entre a periferia do prazer e a zona de sacrifício: o turismo como argumento na arena de um conflito socioambiental no litoral do Paraná

Turismo - Visão e Ação, vol. 24, núm. 1, 2022

Universidade do Vale do Itajaí, Brasil

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=261070128006>

DOI: <https://doi.org/10.14210/rtva.v24n1.p112-134>

Entre a periferia do prazer e a zona de sacrifício: o turismo como argumento na arena de um conflito socioambiental no litoral do Paraná

Between the pleasure periphery and the sacrifice zone: tourism as an argument in the arena of a socio-environmental conflict on the coast of Paraná

Entre la periferia del placer y la zona del sacrificio: el turismo como argumento en el escenario de un conflicto socioambiental en la costa paranaense


Sandra Dalila Corbari
Universidade Federal do Rio Grande, Santa Vitória do
Palmar, Rio Grande do Sul, Brasil, Brasil
corbarisandra31@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0001-5064-9826>.

DOI: <https://doi.org/10.14210/rtva.v24n1.p112-134>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=261070128006>

Natália Tavares de Azevedo
Universidade Federal do Paraná, Pontal do Paraná,
Paraná, Brasil, Brasil
natytav@yahoo.com.br

 <https://orcid.org/0000-0001-6250-8238>

Carlos Alberto Cioce Sampaio
Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, Santa
Catarina, Brasil, Brasil
carlos.cioce@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0002-0664-0266>

Thiago Zagonel Serafini
Universidade Federal do Paraná, Matinhos, Paraná,
Brasil, Brasil
thiagoserafini@ufpr.br

 <https://orcid.org/0000-0002-4038-8009>

Recepción: 11 Abril 2021
Aprobación: 14 Octubre 2021

RESUMO:

As zonas costeiras detêm locais privilegiados ou únicos, caracterizando um monopólio espacial de certas atividades, como a industrial-portuária e a turística. Não obstante, as práticas espaciais inerentes a este processo, podem gerar conflitos socioambientais. É o que vem ocorrendo em Pontal do Paraná, litoral paranaense, onde o processo de territorialização industrial-portuária gerou um conflito socioambiental entre atores sociais com diferentes interesses no território e nos bens naturais. Em uma primeira incursão a campo, verificou-se que o turismo era acionado pelos atores sociais como uma estratégia argumentativa para respaldar seus discursos e interesses. Esse foi o fio condutor da presente pesquisa, que foi delineada tendo como objetivo identificar e categorizar o discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental deflagrado pela expansão industrial-portuária, com ênfase no turismo. Para isso, foi realizada uma pesquisa empírica, utilizando-se da pesquisa documental, de entrevistas semiestruturadas e observação. Os dados foram analisados por meio da Análise Textual Discursiva (ATD), pela qual constatou-se a existência de quatro discursos, sendo dois favoráveis à territorialização industrial-portuária, um contrário e um categorizado como do “caminho do meio”. Esses grupos, em exceção às comunidades tradicionais, utilizam-se do turismo como argumento legitimador de seus posicionamentos e discursos. De forma geral, verifica-se que há uma disputa entre uma zona de sacrifício e a continuidade de uma “periferia do prazer”.

PALAVRAS-CHAVE: Turismo, Territorialização industrial-portuária, Conflito socioambiental, Pontal do Paraná.

ABSTRACT:

Coastal zones have privileged or unique locations, featuring a spatial monopoly of certain activities, such as industrial-port and tourism. Nevertheless, the spatial practices inherent in this process, can generate socio-environmental conflicts. This is what has been happening in Pontal do Paraná (Paraná), where the process of industrial-port territorialization has been in conflict with other uses, such as tourism. In a preliminary research it was found that tourism was used by the social actors as an argumentative strategy to support their discourses and interests. This was the guiding thread of the present research, that aims to identify and categorize the discourse of the social actors involved in the socio-environmental conflict triggered by the industrial-port expansion, with emphasis on tourism. The information collected was analyzed using Discursive Textual Analysis (ATD), which revealed the existence of four discourses, two in favor of industrial-port territorialization, one against and one categorized as the “middle way”. These groups, with the exception of traditional communities, use tourism as a legitimizing argument for their positions and discourses. In general, it appears that there is a dispute between a sacrifice zone and the continuity of a “periphery of pleasure”.

KEYWORDS: Tourism, Industrial-port territorialization, Environmental conflict, Pontal do Paraná.

RESUMEN:

Las zonas costeras tienen ubicaciones privilegiadas o únicas, caracterizando un monopolio espacial de ciertas actividades, como la industrial-portuaria y el turismo. Sin embargo, las prácticas espaciales inherentes a este proceso pueden generar conflictos socioambientales. Esto es lo que viene sucediendo en Pontal do Paraná, en la costa de Paraná, donde el proceso de territorialización industrial-portuaria ha generado un conflicto socioambiental entre actores sociales con diferentes intereses en el territorio y en los bienes naturales. En una investigación preliminar, se encontró que el turismo fue utilizado por los actores sociales como una estrategia argumentativa para sustentar sus discursos e intereses. Este fue el hilo conductor de la presente investigación, que fue diseñada con el objetivo de identificar y categorizar el discurso de los actores sociales involucrados en el conflicto socioambiental desencadenado por la expansión industrial-portuaria, con énfasis en el turismo. Para ello, se realizó una investigación empírica, utilizando investigación documental, entrevistas semiestructuradas y observación. Los datos fueron analizados mediante Análisis Textual Discursivo (ATD), a través del cual se encontró la existencia de cuatro discursos, siendo dos favorables a la territorialización industrial-portuaria, uno en contra y uno categorizado como “vía intermedia”. Estos grupos, con excepción de las comunidades tradicionales, utilizan el turismo como argumento legitimador de sus posiciones y discursos. En general, parece que existe una disputa entre una zona de sacrificio y la continuidad de una “periferia de placer”.

PALABRAS CLAVE: Turismo, Territorialización Industrial-Portuaria, Conflicto socioambiental, Pontal do Paraná.

INTRODUÇÃO

As zonas costeiras detêm locais privilegiados ou únicos, caracterizando um monopólio espacial de certas atividades (Moraes, 2007). No turismo, isso ocorre com a estruturação de produtos, atração de empreendimentos turísticos e por meio da “indústria turístico-residencial” (Cañada, 2016). Essas áreas também se configuram como espaços privilegiados e estratégicos (Cunha, 2005) para a territorialização industrial-portuária, assim como para o estabelecimento de conexão de fixos (Santos, 2007).

Contudo, a apropriação ou dominação do espaço (Lefebvre, 1974; Harvey, 1989) pode gerar conflitos socioambientais (Zhou & Laschefski, 2017), em decorrência de disputas pelo uso do espaço por grupos com distintas territorialidades, percepções sobre o meio ambiente e interesses sobre a produção socioespacial. É o que vem ocorrendo no município de Pontal do Paraná (Paraná), que conta com a presença de comunidades tradicionais pesqueiras e Guarani Mbya, tem histórico turístico de segundas residências e abriga considerável biodiversidade terrestre, marinha e estuarina. O município tem sido alvo de especulação industrial-portuária desde a década de 1970, mas o processo ganhou força da década de 2010, por meio de empreendimentos industriais-portuários que, alegando interesse público, buscam se estabelecer na localidade da Ponta do Poço.

Embora a produção socioespacial de Pontal do Paraná seja reflexo da territorialização do turismo, principal atividade econômica do município. Porém, o setor não tem oportunizado melhorias esperadas por moradores e empresários locais e fatores como a dependência econômica no turismo, a falta de oportunidades na baixa temporada e a carência de infraestrutura e serviços básicos e turísticos, geram um sentimento de frustração e esgotamento. Para alguns atores sociais, a superação dessas condições dependeria de outras formas de oportunidade, vislumbradas no setor industrial-portuário. Para outros, dependeria de investimento massivo no turismo, ao invés de priorizar atividades socio e ecologicamente danosas. Em uma pesquisa preliminar,

ficou evidenciado que o turismo é acionado na arena do conflito em torno da possível implantação de um complexo industrial-portuário – com ênfase no empreendimento Porto Pontal – como forma a validar o posicionamento de cada ator social em relação à implantação do empreendimento portuário, do complexo portuário-industrial e de obras de infraestrutura.

Os atores sociais, articulados em movimentos e redes, buscam validar seus posicionamentos na arena de conflito, de modo que suas demandas e seus interesses no território sejam viabilizados. Esses atores sociais são, principalmente, membros de associações e entidades representativas de classe, organizações não-governamentais de caráter ambientalista, academia; além de representantes de grupos sociais e comunidades de Pontal do Paraná e Ilha do Mel e o Estado, representado por diversas instituições.

Essa situação instigou a realização de uma pesquisa que teve como objetivo identificar e categorizar o discurso dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental deflagrado pela expansão industrial-portuária, com ênfase nos argumentos relativos ao turismo. Para alcançar o objetivo foi realizada uma pesquisa documental, observação e entrevistas semiestruturadas. Os dados foram analisados por meio da técnica de Análise Textual Discursiva (ATD), que demonstrou, a partir de sua fase de “captação do novo emergente”, a existência de quatro discursos em torno do turismo.

PERSPECTIVAS SOBRE O TURISMO

No discurso político-econômico, o turismo é retratado como uma atividade que gera empregos, capta divisas, promove a estabilidade econômica e o “desenvolvimento” (Escalera-Briceño & Palafox-Muñoz, 2015). É vista como uma atividade que permitiria aos países do “Terceiro Mundo” aumentar a independência econômica (Britton, 1982), e mais do que isso, que seria possível alcançar índices similares aos dos países do Norte global (Bianchi, 2018). Em adição, a boa reputação do setor é alavancada por uma visão otimista de que o turismo é socio e ambientalmente responsável, com impactos negativos sempre inferiores aos positivos (Gascón, 2012; Nicholls et al., 2016). Por conta disso, o setor é comumente denominado “indústria sem chaminés”.

De fato, diversos países e localidades combatem a vulnerabilidade e precariedade de suas indústrias, da extração de recursos naturais, dos mercados com preços desfavoráveis, da flutuação dos acordos comerciais e dos desastres naturais, encontram no turismo uma possível alternativa econômica (Corbari, Azevedo & Sampaio, 2021). Contudo, o turismo, inserido na sociedade capitalista, está sempre relacionado a processos de acumulação e especulação. É um dos mecanismos econômicos utilizados pelo Estado para reproduzir o modo de produção capitalista, expandindo o capital a territórios com paisagens suscetíveis a serem exploradas (Gascón, 2012; Dachary, 2015; Escalera-Briceño & Palafox-Muñoz, 2015; Muñoz, 2016; Dachary et al., 2017; Palafox-Muñoz & Vilchis-Onofre, 2019). Ademais, o discurso de criação de trabalho e geração de renda ignora a deterioração de outras ocupações tradicionais, como a agricultura e o extrativismo, que nem sempre correspondem às lógicas da economia e do mercado capitalista (Blázquez et al., 2011).

Verificou-se que o turismo se expandiu para regiões antes marginais e desconhecidos pelo capital (Onofri & Nunes, 2013). Com isso, começou a se consolidar o que Turner e Ash (1991), denominaram “periferia do prazer”, tendo como uma das formas mais expressivas a expansão do turismo de sol e praia. Em conjunto, tem-se o fenômeno das segundas residências que se intensificou o após 1950 com a valorização dos atributos ambientais das zonas costeiras. As segundas residências podem representar tanto um alojamento para fins de lazer e descanso quanto uma opção de investimento rentável (Sena & Queiroz, 2006; Hall, 2014; Gascón & Cañada, 2016), além de serem, em geral, “propriedades de grupos abastados e consideradas distintivas do status” (Abrahão et al., 2019, p. 4).

Conquanto o turismo costeiro seja um fenômeno relativamente recente (Hall, 2001), as zonas costeiras são espaços utilizados no processo de expansão do capital, pois são áreas que contêm locais privilegiados ou únicos (Moraes, 2007). Ali, o capital excedente é absorvido e se valoriza com a urbanização dos territórios rurais,

associado ao turismo residencial e à criação de grandes infraestruturas que permitem novos investimentos (Cañada, 2016). O solo se torna mercadoria e o processo de produção, consumo e comercialização define um verdadeiro “mercado de terra”, reforçado pelos atributos naturais (Borelli, 2005).

Quando se trata de turismo convencional e de massa, a preocupação com a integridade social e ambiental se acentua. Como forma de contraponto ao modelo fordista de produção e consumo – incorporado pelo setor do turismo no pós-guerra – surgiram variantes ditas alternativas. Inclui-se aqui denominações como turismo alternativo, sustentável, responsável, ecológico, verde, na natureza, de base natural, entre outros (Ruschmann, 1997; Mowforth & Munt, 2009; Higgins-Desbiolles, 2010). Também deriva desse processo os segmentos alternativos, dentre os quais destaca-se o ecoturismo. Por outro lado, destaca-se que, embora essas concepções tenham sido elaboradas e difundidas como uma alternativa ao turismo de massa, também estão circunscritas na dinâmica capitalista de acumulação (Higgins-Desbiolles, 2010; 2018; Chambers & Buzinde, 2015). Por meio dos ajustes espaço-temporais (Harvey, 1989), o turismo demanda novos espaços, em que a transformação da natureza em mercadoria se converte em um fator para aumentar os ganhos econômicos. Consequentemente, implica situar a natureza ante uma dinâmica de espoliação e reapropriação a fim de fazê-la funcional aos interesses de acumulação capitalista. Dá-se lugar a um processo de reconfiguração da paisagem turística, como parte de processos paralelos à neoliberalização da natureza (Cañada, 2016).

Ao mesmo tempo em que o contato com a natureza se torna uma motivação cada vez mais intensa, o imaginário da natureza intacta e protegida passa a ser um importante argumento comercial. Esse argumento ganha força na economia verde, que reconhece o capital natural, promovendo a riqueza enquanto previne perdas da biodiversidade e dos serviços ecossistêmicos (Jacobi & Sinisgalli, 2012), monetarizando o verde e esverdeando o capital (Quintana & Hacon, 2011; Palafox-Muñoz, 2017). Por outro lado, a busca pela diversificação do turismo, fez emergir as alternativas contra hegemônica. Essas são representadas, principalmente, por nomenclaturas como turismo de base local, turismo comunitário e turismo de base comunitária, que podem ser entendidos, de forma geral, como modelos que possibilitam uma autonomia e protagonismo das populações, com foco no desenvolvimento local, no empoderamento e na valorização dos ativos ambientais e culturais (Silva et al., 2014; Ruiz-Ballesteros, 2017). Essas alternativas, que escapam da lógica capitalista, podem contribuir para que o turismo seja uma ferramenta em prol da justiça social e ecológica (Higgins-Desbiolles, 2020).

PONTAL DO PARANÁ: TERRITORIALIZAÇÃO TURÍSTICA E FORMAÇÃO DE UMA “PERIFERIA DO PRAZER”

Pontal do Paraná passou a ser ocupado para fins de lazer na década de 1920 (naquela época pertencendo ao município de Paranaguá), quando uma incipiente movimentação fomentou as primeiras obras de infraestrutura. Surgiram os primeiros loteamentos, que visaram a estadia temporária, caracterizando-se como “produto do desejo de digressão, sustentado pela poupança obtida em outros lugares” (Sampaio, 2006, p. 57).

Os projetos de balneários foram retomados na década de 1950 (Sampaio, 2006), quando o turismo de massa se consolidava no país. Nesse momento, verifica-se como indivíduos e grupos com poder político e econômico dominam a organização e produção desigual do espaço, por meio do processo de acumulação por espoliação (Harvey, 1989), segregando parcela da população. Isso porque, em 1951, foi lançada a lançada a Cidade Balneária Pontal do Sul, em Pontal do Paraná (Sampaio, 2006), um projeto de urbanização turística que nunca foi concretizado.

Os pescadores artesanais sofreram espoliação generalizada do território, resultado da doação de terras do Estado à Empresa Balneária Pontal do Sul, que seria responsável pelo projeto supracitado (Cunha, 2018). A história posterior a esse fato confirma o exposto por Cruz (2002), que aponta que o modo como se dá a apropriação de um determinado espaço pelo turismo, vai depender da política pública local. Na ausência de políticas públicas, o turismo vai se delineando de acordo com interesses próprios de particulares. Destarte,

o turismo em Pontal do Paraná foi produzindo o espaço, orientado pela ação de alguns agentes particulares, respaldados pela ação e pela inação do Estado. Em continuação, os loteamentos existentes, que não contavam com infraestrutura, foram postos à venda pela iniciativa privada ou por famílias que vislumbravam a oportunidade de lucro (Sampaio, 2006). Assim, após 1970, evidenciou-se a intensa e desordenada ocupação dos balneários, visando o acúmulo de capital por meio da especulação imobiliária (Pierri et al., 2006). Ademais, na década de 1990, se intensificou a ocupação por marinas particulares, irregulares, na beira de um canal artificial local (Sampaio, 2006; Pierri et al., 2006).

Moldou-se um território como recurso (Santos, 2017), com usos específicos ou previamente determinados. Esse contexto faz parte de um processo de acumulação por espoliação, no qual poucos atores sociais que detêm o capital econômico e político guiam a produção do espaço (Cañada, 2016). Tal qual acontecia em outras partes do Brasil e do mundo, produziu-se uma “periferia do prazer” (Turner & Ash, 1991) para camadas média e alta de Curitiba, mas sem a existência de grandes equipamentos ou infraestruturas turísticas, com acontece em outras localidades do país. A produção socioespacial visando as segundas residências levaram a um panorama de esvaziamento da cidade em grande parte do ano (cerca de 65% dos domicílios são de uso ocasional) (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE], 2010).

Outro aspecto importante a ser mencionado é que, a quatro quilômetros de Pontal do Paraná, está localizada a Ilha do Mel, um dos principais destinos turísticos do Paraná. A ilha pertence ao município de Paranaguá, no entanto, há um terminal de embarque marítimo em Pontal do Paraná. Isso leva ao aumento do fluxo de transeuntes no município, que utilizam a PR-412, rodovia local, para acessar os estacionamentos privados e o terminal de embarque, mas não permanecem no município.

Assim, embora o turismo tenha importância econômica para Pontal do Paraná, características como o perfil histórico do visitante; o baixo fluxo de turistas para além dos proprietários ou locatários de segundas residências; a carência de infraestrutura e equipamentos turísticos; o baixo poder de investimento dos moradores; além da inação do Estado quanto a investimentos no setor, provocaram um processo de busca por alternativas econômicas para comerciantes e moradores locais. Tais agentes vislumbraram essa oportunidade não em segmentos alternativos do turismo, mas no setor industrial-portuário.

TERRITORIALIZAÇÃO INDUSTRIAL-PORTUÁRIA: A GENEALOGIA DO CONFLITO

Em que pese Pontal do Paraná ter sido alvo de especulação industrial-portuária desde a década de 1970 (Krelling, 2004), incluindo o interesse no estabelecimento de um porto público (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina [APPA], 2009; Corbari, 2020), o tema tomou outras proporções após 2008, com o início do processo de licenciamento ambiental do empreendimento privado Porto Pontal e de outros empreendimentos ligados ao setor petrolífero e à indústria naval (Odebrecht, SubSea7, Melport/Cattalini e Techint). Alegando interesse público, os empreendimentos buscam se estabelecer em uma localidade denominada Ponta do Poço, por conta de uma vantagem locacional (calado natural e fácil acesso a mar aberto). Assim, encaminha-se para a constituição de uma zona de sacrifício - localidades que, em detrimento de suas características físico-naturais, se tornam alvo da concentração de práticas e empreendimentos ambientalmente danosos, favorecidos pelos interesses econômicos predatórios (Acselrad, 2004).

A territorialização industrial-portuária se dá com apoio do Estado, por meio da elaboração de instrumentos de ordenamento territorial, como o Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE Litoral), o Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná (PDS Litoral) e o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) e pela dotação de infraestrutura para atendimento ao complexo industrial-portuário (Corbari, 2020). Isso porque a rodovia PR-412, que faz vez de principal via de circulação no município e que daria acesso ao local especulado para a expansão industrial-portuária, se encontra em estado precário (Pontal do Paraná, 2004) e não teria condições de suportar um incremento significativo de circulação de veículos, especialmente de caminhões de transporte de carga (AMB, 2008). O Estado, via

governo municipal, buscava viabilizar as alterações viária desde 2004 (Pontal do Paraná, 2004), passando para a responsabilidade estadual em 2010 (Biodinâmica, 2017) e culminando no projeto denominado “Faixa de Infraestrutura”, que contempla um canal de macrodrenagem e uma nova rodovia (PR-809) (Biodinâmica, 2017), embora no projeto original constava também uma rede de transmissão de energia elétrica, ferrovia, gasoduto, tubulação de água e de esgoto (Engemin, 2016).

Com esse projeto, eclodiu um conflito socioambiental, tendo como ponto central a ação do Estado no provimento de infraestrutura, com utilização de dinheiro público para atendimento privado e que geraria considerável impacto ambiental. A obra mais comentada na arena do conflito é o componente rodoviário, trecho de aproximadamente 18 quilômetros, de pista simples, com traçado paralelo à PR-412, entre a PR-407 (rodovia que liga a BR-277 à cidade) e a Ponta do Poço. Destaca-se que a implantação do complexo industrial-portuário e da Faixa de Infraestrutura é apoiada por uma rede de atores sociais, com ênfase em entidades representativas do comércio e indústria, contando com o apoio de parcela da população de Pontal do Paraná e da Ilha do Mel.

Outrossim, constituiu-se um movimento de resistência por atores sociais que questionam a legalidade dos processos de licenciamentos ambiental, a fragilidade dos estudos, a falta de estudos sinérgicos, os impactos sociais e ecológicos possíveis e o uso de dinheiro público para benefício privado (Corbari, 2020). No entanto, diferente do que ocorre em outros conflitos socioambientais, cujo protagonismo de resistência está relacionado a movimentos sociais, no caso analisado, as comunidades tradicionais e suas organizações não detêm este protagonismo, que é capitaneada por organizações ambientalista e membros da academia, com apoio do Ministério Público do Estado do Paraná (MPPR). Contudo, as comunidades pesqueiras e indígenas têm um importante papel no desenrolar do conflito ambiental, bem como das decisões judiciais a respeito do andamento dos processos de licenciamento ambiental, tanto do Porto Pontal quanto da Faixa de Infraestrutura e se constituem como atores sociais de oposição.

METODOLOGIA

Após a realização da pesquisa bibliográfica, tendo como base a ecologia política, foi realizada uma pesquisa documental, que contou com a coleta de textos escritos e de textos falados. Compõem o corpus de análise dos textos escritos, como materiais técnicos, leis e outros documentos legais; transcrições realizadas de debates em espaços formais (atas, memórias de audiências e de reuniões); e materiais informais (artigos de opinião em jornais, notas públicas, publicações em redes sociais, entre outros). Já os textos falados são falas dos atores sociais em eventos públicos; entrevistas concedidas a programas televisivos e vídeos criados pelos atores sociais. Além disso, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com atores-sociais envolvidos no conflito ou de importância para o contexto turístico local conforme consta no quadro 1.

QUADRO 1

Lista de entrevistados

Presidente da Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Pontal do Paraná (Aciapar)
Presidente da Associação dos Moradores de Pontal do Paraná (AMPP)
Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Paraná (Fiep-PR)/G7/ F10P
Diretor do Porto Pontal
Secretário Municipal de Desenvolvimento e turismóloga do Departamento de Turismo de Pontal do Paraná
Autor/Responsável pelo projeto Faixa de Infraestrutura (Estado)
Liderança local Vila de Encantadas/Ilha do Mel
Membro do Movimento Salve a Ilha do Mel (capitaneado pelo OJC, com apoio de diversas organizações)
Diretor do Observatório de Justiça e Conservação (OJC) (ambientalista)
Coordenadora Executiva do Observatório de Conservação Costeira (OC2) (ONG ambientalista)
Membro da Mater Natura (ONG ambientalista)
Representante da Comunidade Tradicional Pesqueira do Maciel
Diretor-Executivo da Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental (SPVS) (ONG ambientalista)
Diretor-Executivo da Associação MarBrasil (ONG ambientalista)
Docente da Universidade Federal do Paraná (UFPR) Setor Litoral, parte do Movimento Viva Pontal
Conselheiro da UFPR no Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense (Colit)
Presidente da Associação Comunitária de Pescadores e Aquicultores de Pontal do Sul (ApapSul)
Morador de Pontal do Sul/professor
Empresário do turismo Ilha do Mel
Articulador Regional do PDS Litoral (Consórcio Quanta, BBG, Mcritt e Hidria contratado pelo Gov. Estadual)
Técnico da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Paranaguá
Técnico da Paraná Turismo (autarquia estadual)
Diretor-Executivo da Agência de Desenvolvimento do Turismo Sustentável do Litoral do Paraná (Adetur Litoral) (instância de governança de Região Turística Litoral do Paraná)

Elaborado a partir dos dados da pesquisa.

Cabe ressaltar que também foram realizadas conversas informais com o Promotoria de Meio Ambiente do MPPR, membros do Colit - órgão instituído em 1984, que orienta a política referente às questões econômicas, sociais, ambientais e de uso, parcelamento e ocupação do solo na região do litoral paranaense (Decreto n. 4605, 1984) -, Diretor de Meio Ambiente da APPA, Presidente do Sindicato de Estivadores de Paranaguá e Pontal do Paraná (Sindestiva), moradores e empresários da Ilha do Mel, Presidente da Associação dos Nativos da Ilha do Mel (Animpo) e vendedores ambulantes de Pontal do Paraná. Ademais, realizou-se observação em diversos eventos entre abril de 2018 e novembro de 2019, corroborando para o entendimento do conflito e das redes de atores sociais envolvidos.

A análise dos dados se deu por meio da Análise Textual Discursiva (ATD), apresentada por Moraes e Galiuzzi (2007). A ATD pressupõe que, após a formação do corpus, a análise se realiza em três momentos. Em um primeiro momento, foi realizado o que os autores denominam “desmontagem do texto”. O corpus de análise foi analisado e extraídas as partes em que se abordava o turismo e separadas conforme o ator social que estava acionando o turismo. Após isso, foi realizada a segunda etapa, que diz respeito ao “estabelecimento de relações”, momento em que os extratos, até então separados por ator social, foram comparados e foram encontradas as relações nos discursos. Com isso, deu-se início à terceira fase, do “captar o novo emergente”, que diz respeito à possibilidade de emergência de uma compreensão renovada do todo, possibilitando a construção de um metatexto (Moraes & Galiuzzi, 2007) e, por meio dela foi possível chegar a compreensão do todo e a categorias emergentes, ou seja, discursos e dimensões do discurso, que se apresentam a seguir.

RESULTADOS

A partir da análise dos dados, verificou-se que o discurso a respeito do turismo poderia ser estratificado em quatro grupos (Quadro 2). Isso porque se evidenciou que, dentre os atores sociais de promoção, há dois diferentes discursos. Além disso, um quarto grupo foi criado, englobando atores sociais que não têm um posicionamento publicizado, embora não sejam neutros.

QUADRO 2
Discursos e atores sociais mobilizadores

Atores sociais	
Grupo 1	Governo do Paraná, governo municipal de Pontal do Paraná, Porto Pontal, Aciapar, AMPP, Fiep-PR/G7/F10P, Feturismo, Sec. Mun. Desenvolvimento/Depto. Turismo, autor do projeto Faixa de Infraestrutura e liderança/empresário Ilha do Mel.
Grupo 2	Movimento Salve a Ilha do Mel, OJC, OC2, Mater Natura, SPVS, MarBrasil, membros da academia, morador de Pontal do Sul/historiador, empresário do turismo da Ilha do Mel e empresária/liderança da Ilha do Mel.
Grupo 3	MPPR, membros da academia e de comunidades tradicionais (Associação Comunitária de Pescadores e Aquicultores de Pontal do Sul [ApapSul] e Comunidade Tradicional Pesqueira do Maciel).
Grupo 4	Adetur Litoral, Sec. Mun. Cultura e Turismo de Paranaguá/Fumtur, Paraná Turismo e PDS Litoral.

Elaborado a partir dos dados da pesquisa.

Entre a insatisfação com o turismo e o mito da alta temporada (grupo 1)

Este discurso possui uma característica paradoxal. Por um lado, há argumentos de que a atividade turística vem gerando divisas insatisfatórias para os comerciantes, empresários do turismo e outros trabalhadores que têm nessa atividade sua fonte de renda prioritária. Assim, se faz necessária outra atividade econômica para superar a situação. A dependência do turismo, a falta de oportunidades durante a baixa temporada, aliada à falta/carência de infraestrutura e prestação de serviços básicos, gera sentimento de frustração e esgotamento. A superação dessas condições depende de outras formas de oportunidade, que é vislumbrada no setor industrial-portuário.

Dada a sazonalidade que caracteriza a atividade turística na região, o índice de trabalhadores autônomos e temporários, em geral em condições de informalidade, seria elevado. A atividade é baseada em um ciclo muito curto, inviabilizando a sustentabilidade econômica do município. Segundo o EIA da Faixa de Infraestrutura, haveria “necessidade de um turismo extra temporâneo para diminuir o longo período de baixa temporada” (Engemin, 2016, p. 31). Cita-se também que a interdependência da atividade turística em relação a outros setores produtivos – a cadeia produtiva do turismo – leva a uma recessão econômica mais ampla, configurando uma interdependência estrutural. Portanto, argumenta-se que Pontal do Paraná “precisa de tudo, ela precisa se transformar, mudar de uma cidade de veraneio para uma cidade com vida de fato” (Entrevista Porto Pontal).

A Aciapar ressalta que os empresários são favoráveis ao Porto Pontal “devido não ser possível continuar vivendo com os mesmos recursos financeiros de décadas passadas, a população triplicou nos últimos 12 anos, economicamente não está sendo possível viver o ano todo somente com 40 dias de temporada de verão” (Aciapar, 2008, p. 1). Há um destaque para a falta de investimentos no setor. Com isso, visitantes estariam preferindo outros destinos turísticos, inclusive os municípios vizinhos (Matinhos e Paranaguá).

Que turista quer vir para cá e ficar horas parado em congestionamentos? E quando acontece uma emergência de saúde, quanto tempo uma ambulância leva para enfrentar o caos do trânsito e chegar ao hospital mais próximo, em Paranaguá? Com isso, estamos afastando os turistas que preferem frequentar outras praias em alta temporada. Não podemos continuar dessa forma, pois muitos deles trazem o nosso sustento (Espinosa, 2017, parágrafo 2).

Segundo o discurso desse grupo, a situação seria superada, com o desenvolvimento de atividades industriais-portuárias, contribuindo para a independência econômica do município em relação ao turismo. O autor do projeto da Faixa de Infraestrutura apontou que “para melhorar a renda do litoral, a renda média da pessoa comum, o turismo é mais importante do que a indústria portuária”. No entanto, para ele, a arrecadação proveniente da atividade portuária poderia ser utilizada por políticas públicas para articular o turismo em longo prazo. Assim, “a vocação natural, o turismo, talvez vá ter que ceder espaço pro processo industrial, e isso vai ter que ser dosado” (Aciapar, 2013, minuto 6:40).

Por outro lado, o discurso se baseia no ‘mito da alta temporada’, na possibilidade de o turismo ocorrer durante todo o ano, estimulado por uma nova rodovia de acesso e pela presença de um porto. Segundo o presidente da AMPP, “teria mais turista que viria pra Pontal do Sul, no final da praia”, uma vez que os turistas permanecem, em sua maioria, em outros balneários, indo ao balneário Pontal do Sul, principalmente, para acessar a Ilha do Mel. Conforme entrevista realizada com o Secretário Municipal de Desenvolvimento: “nós temos espaço para fazer estradas, temos espaço para loteamentos novos [...] temos tudo para crescer, só basta nós oferecermos para o público a estrutura, boa estrada, com acesso. Poxa vida! Nós estamos aqui a cem quilômetros de Curitiba”. Esses argumentos contemplam aspectos do paradigma da modernização, incorporando o mimetismo frente a outros destinos turísticos entendidos como “mais desenvolvidos”. Imagina-se que, com o complexo industrial-portuário, e mais especificamente com a estrada, os fluxos aumentariam, inclusive na baixa temporada.

Então a Faixa de Infraestrutura, primeiro, acho que é importantíssimo até para fomentar o turismo: uma pessoa que você fala ‘vamos para a Ilha do Mel, passar o domingo na Ilha do Mel, no verão?’. Você pensa três vezes, porque você não vai conseguir voltar de lá, e você vai gastar muito tempo na estrada. Então você, tendo uma Faixa de Infraestrutura, você vai incentivar muito o turismo (Entrevista FIEP/G7/F10P).

Com isso, se as atividades portuária e turística forem planejadas e delimitadas, haveria possibilidades de aumentar o fluxo turístico e ampliar os investimentos no setor. Assim, “[...] dependendo do empreendedor e das autoridades públicas seria possível conciliar os conflitos entre ambas as atividades, senão totalmente, em grande parte” (AMB, 2008, p. 152); caso contrário, haveria uma “continuidade da falta de qualidade enquanto destino turístico, e de uma economia limitada pelo baixo investimento, pela sazonalidade e pelas desvantagens comparativas com outros destinos na região” (AMB, 2008, p. 3).



FIGURA 1

Dimensões discursivas do grupo 1 sobre a expansão industrial-portuária e o turismo em Pontal do Paraná
Elaborado a partir dos dados da pesquisa.

Da produção de natureza à panaceia do turismo (grupo 2)

Para confrontar o modelo de desenvolvimento projetado para Pontal do Paraná, alguns atores sociais recorrem ao argumento do turismo como uma panaceia. Eles compreendem que “não existe indústria mais positivamente impactante que o turismo” (Salve a Ilha do Mel, 2019, n. p.) e que o turismo é “a indústria que mais cresce no mundo, que mais dá empregos e que são empregos de qualidade” (Entrevista SPVS).

O turista não vai pra lá pra ver porto. Tudo bem que pode até ter eventos portuários, congressos em portos. Então, assim, existe grandes eventos na área portuária, mas seria incipiente você justificar que você tem o porto pra gerar esse turismo. Acho que o turista não vai pra lá por causa do porto. O porto é algo que estraga a paisagem, então a gente também considera o valor da paisagem (Entrevista MarBrasil).

Essa perspectiva apregoa a impossibilidade da implantação de um complexo industrial-portuário e utiliza o turismo como argumento justificativo. Esse posicionamento orienta a campanha pública Turismo Sim Porto Não, capitaneada pelo OJC (Figura 2).



FIGURA 2

Peças da campanha Turismo Sim Porto Não
OJC (2019).



FIGURA 2
Peças da campanha Turismo Sim Porto Não
OJC (2019).



FIGURA 2
Peças da campanha Turismo Sim Porto Não
OJC (2019).

Sobre a Faixa de Infraestrutura, aponta-se que o conjunto de modais propostos não condiz com as necessidades turísticas, ao contrário, traria impactos que diminuiriam o fluxo turístico. Nesse sentido, Pontal do Paraná estaria abdicando de “possibilidades de negócio, de economia e de um tipo de desenvolvimento que é muito menos agressivo, pra dividir com Paranaguá e, inclusive, competir com Paranaguá [...], vai criar um polo aí petroquímico e um porto gigantesco na frente da Ilha do Mel” (Entrevista SPVS).

Para alguns membros da academia, o mais preocupante é o fato de o segundo maior destino turístico do Paraná, a Ilha do Mel, situar-se em frente à área escolhida para alocar a Zona Especial Portuária (ZEP) (UFPR et al., 2018). O morador de Pontal do Sul concorda que a ilha seria bastante afetada com o empreendimento, especialmente em relação ao turismo. Para ele, a Ilha do Mel seja fortemente impactada pelo porto, apontando acreditar que “a Ilha do Mel é um patrimônio do povo paranaense. Uma vez o porto instalado ali, ele coloca em risco esse patrimônio. Tanto o patrimônio histórico como o patrimônio ambiental” (Entrevista Morador Pontal do Sul).

Seria preciso, na visão do empresário da Ilha do Mel, oferecer o turismo sustentável como alternativa “e ter o mesmo romance, o mesmo estudo que eles fizeram para poder romantizar [o porto e a nova rodovia]”. Destarte, como alternativas ao modelo de desenvolvimento proposto, é mencionada a Grande Reserva Mata Atlântica – uma iniciativa capitaneada pela SPVS, que objetiva a valorização dos ativos ambientais e culturais da Mata Atlântica, incluindo nisso, a atividade turística -, além da iniciativa da OJC de um projeto alternativo de rodovia - uma ciclorodovia. Para a entrevistada da OC2/Mater Natura, as propostas poderiam promover a conservação da biodiversidade, e, juntamente a um governo atuante, a região poderia se tornar um destino internacional.

Nessa perspectiva, projeta-se uma campanha pública para convencimento da sociedade civil e autoridades, pautada na conservação da natureza e na ideia de “produção de natureza” pelo turismo. Esse conceito, cunhado por Pérez (2019) e apropriado pelos ambientalistas que atuam como atores sociais de oposição, diz

respeito à incorporação econômica nos ecossistemas. Ou seja, desde um viés da economia verde, o ecoturismo seria uma possibilidade de “gerar desenvolvimento local a partir de ecossistemas bem conservados” (Pérez, 2019, p. 54). Assim, busca-se demonstrar que há possibilidades de manutenção econômica em locais onde imperam as leis ambientais seria uma forma de diminuir a negação histórica à conservação e à regulação pública. Nesse sentido são citados modelos alternativos como TBC e o turismo de base local. Isso é enaltecido por todos os atores sociais desse grupo.

Se a gente vai concorrer de igual pra igual com Santa Catarina, que já tem tanta oferta de balneário verticalizado, com equipamentos, com serviços, entretenimento, alimentos e bebidas, eles já estão muito avançados nisso; será que a gente vai repetir o modelo ou não seria mais interessante propor algo diferente, as formas de turismo alternativo? (Entrevista representante da UFPR no Colit).

Cabe ressaltar, por fim, que este grupo tem como um de seus principais argumentos desfavoráveis à Faixa de Infraestrutura o uso de dinheiro público para benefício privado, enquanto a região litorânea do Paraná padece com a inação histórica do Estado e falta de valorização efetiva do setor do turismo. Isso leva alguns desses atores sociais a entender a situação como um projeto de abandono, a fim de corroborar para a licença social (Acsegrad, 2014) dos empreendimentos industriais-portuários. Cabe aqui destacar que a licença social é caracterizada como um processo informal pelo qual os grandes empreendimentos passam, a fim de aumentar o “estoque de capital reputacional” (Acsegrad, 2014), por meio de programas de responsabilidade social, medidas mitigatórias e compensatórias e, assim, ter apoio da população local (em realidade, por meio de grupos de interesse). A Figura 3 apresenta um esquema com os principais pressupostos do discurso desse grupo.

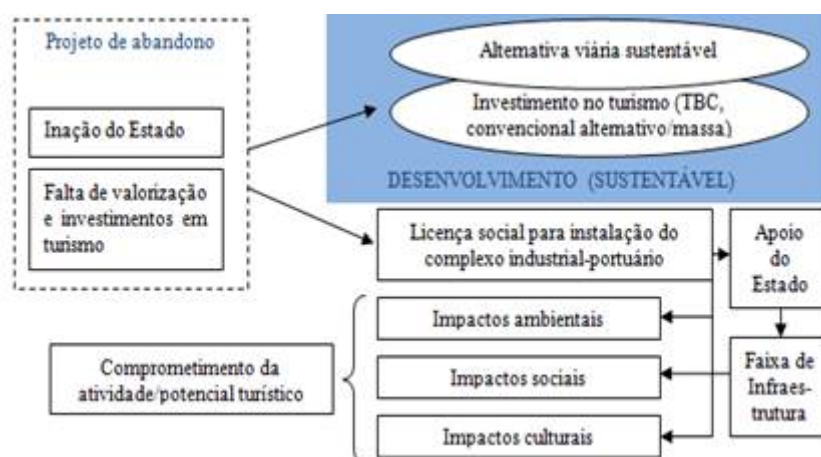


FIGURA 3

Dimensões discursivas do grupo 2 sobre a expansão industrial-portuária e o turismo em Pontal do Paraná

Elaborado a partir dos dados da pesquisa.

Ausência de discurso sobre turismo (grupo 3)

No que se refere ao discurso dos demais atores sociais de oposição, isto é, dos pescadores artesanais e do MPPR, verifica-se a quase ausência do turismo no discurso. No caso da comunidade tradicional do Maciel, pode-se inferir que tal situação resulta de três fatores: i) pela disputa, nesse caso, estar baseada na permanência da comunidade no território e, portanto, os argumentos giram em torno do direito socioterritorial; ii) por a preocupação pautar-se, também, na manutenção e qualidade bens naturais, com ênfase nos estoques pesqueiros; e iii) pela ausência de atividade turística na comunidade, com exceção de duas casas de veranistas existentes na localidade.

A ApapSul aciona ocasionalmente o turismo, mas com crítica ao turismo náutico, que mantém uma situação de conflito com a pesca artesanal, por conta do uso e da dominação do espaço marítimo, em especial do canal local. Cita-se também o fato de a maioria dos atuantes no setor do turismo no município não serem nativos. O entrevistado da ApapSul aponta: “[a] maior parte é a galera que vem de fora, e daí não respeita a atividade mais antiga. Pessoal não gosta muito, não. Existe um conflito, sim” (Entrevista APAPSUL). Ademais, menciona que, com a atividade industrial-portuária, o turismo seria inibido.

Até o turismo mesmo vai embora daqui; o pessoal quer vir descansar. Poxa! O pessoal tá morando nos centros urbanos, quer ir em um lugar de descanso, quietinho, tudo tranquilo pra ficar, comer um peixe fresco, mas vai chegar aqui maior barulheira, lugar fedorento pra caramba, de zona industrial-portuária (Entrevista APAPSUL).

Tem-se, por fim, o discurso do MPPR. Este ator social, que não atua diretamente no turismo, mas que tem essa temática surgindo transversalmente nos procedimentos e processos, entende que, além da pesca artesanal, Pontal do Paraná possui “vocação” turística voltada aos aspectos ecológicos. Essas características poderiam ser reforçadas pela atua  o do Estado, promovendo um outro desenvolvimento, sem degrada  o ambiental, com preserva  o da diversidade étnico-cultural dos povos indígenas e comunidades tradicionais.

Assim, compreende-se que o que se considera    a possibilidade de manuten  o de suas atividades econ  micas tradicionais, como a pesca e o extrativismo. Por isso, diferente de outros atores sociais de oposi  o, que entendem o turismo como uma possibilidade para as comunidades tradicionais, mercantilizando os ativos ambientais e culturais que permeiam o modo de vida e o território usado, essas popula  es não têm no turismo uma possibilidade concreta de manuten  o de seus territórios, com exce  o das comunidades indígenas que se orientam para a elabora  o de roteiros turísticos por meio do Plano Básico Ambiental (PBA) do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), em Paranaguá. Abaixo, apresenta-se um esquema com as principais rela  es das dimensões discursivas (Figura 4).

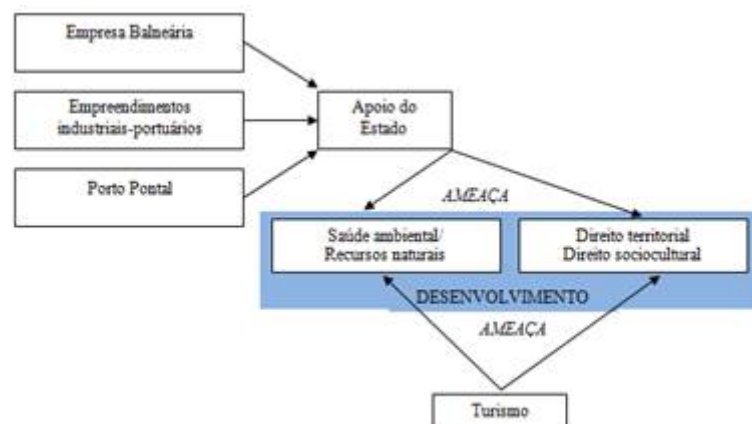


FIGURA 4:

Dimensões discursivas do Grupo 3 sobre a expansão industrial-portuária e o turismo em Pontal do Paraná
Elaborado a partir dos dados da pesquisa.

Turismo bom    turismo com planejamento e gestão eficientes (grupo 4)

O discurso do turismo por parte desses atores sociais    voltado para o planejamento, gerenciamento e regula  o da atividade.    um discurso menos polarizado em compara  o ao demais grupos, sendo orientado por prós e contras, impactos negativos e positivos e perspectivas futuras tanto do setor industrial-portuário quanto do turismo.

O turismo está circunscrito em uma proje  o de interrela  o entre o setor e o industrial-portuário, e um olhar técnico aponta para impactos positivos e negativos de ambas as atividades, tornando o

discurso generalista e visando demonstrar imparcialidade. Além disso, apresenta uma visão mais ampla sobre a responsabilidade pela falta de estrutura do turismo, compartilhando-a entre poder público e iniciativa privada. Esses atores sociais apontam fragilidades do setor turístico, como baixo nível de gasto do visitante; falta de serviços complementares; desorganização histórica da atividade; precariedade ou ausência de infraestrutura; disponibilidade insuficiente de recursos humanos qualificados; carência de sinalização turística; problemas de segurança; enfermidades tropicais; irregularidade das marinas existentes e dificuldade para no seu licenciamento; dificuldade de cooperação entre as comunidades; lacunas no planejamento e gestão; falta de integração entre os municípios e entre o poder público e a iniciativa privada; atuação pontual do Estado na alta temporada; entre outros.

Conforme ressaltado em entrevista com a Adetur Litoral, Pontal do Paraná é um município pronto para a promoção, portanto, mais do que uma diversificação da oferta, faz-se necessária a estruturação de segmentos já consolidados, como o turismo de sol e praia e o náutico, considerado “o maior produto do município do Pontal do Paraná” (Entrevista ADETUR Litoral). Em adição, vislumbram os segmentos alternativos e o turismo de base comunitária para amenizar a diferença de fluxo turístico ao longo do ano.

A demanda turística se concentra em um determinado período do ano, o que limita as oportunidades de geração de renda, emprego e desenvolvimento local. Entre as razões estão não só as condições climáticas, mas também a disponibilidade de atividades e programas e serviços alternativos como o turismo de base comunitária e o ecoturismo (Entrevista Paraná Turismo).

Sobre o turismo de base comunitária, o entrevistado da Paraná Turismo resalta que, embora incipiente, seria uma forma de contribuir para diversificar a oferta existente no litoral, criar oportunidades para as povoações mais desfavorecidas e favorecer a conservação do meio ambiente, além de ser uma oportunidade para valorizar os costumes e modo de vida das comunidades tradicionais. No entanto, argumenta-se que esse modelo de turismo não pode ser visto como panaceia. Para a Adetur Litoral, faz-se necessário ter cautela ao responsabilizar o turismo pelo desenvolvimento regional:

Não tem como, assim, depositar no turismo uma solução, sem impactos que também é uma solução de grande impacto. A gente tem que deixar de ter o discurso de que o turismo não traz impactos. Ele traz o impacto econômico, benéfico, mas é maléfico também” (Entrevista ADETUR Litoral).

Como exemplo, mencionam-se os impactos ecológicos, a especulação imobiliária, a migração em busca de trabalho e renda: “pessoas que acreditam no ‘brazilian dream’, no ‘beach dream’, que vão lá sonhar, viver da praia e ter sua remuneração lá”. Isso reflete-se nas características da iniciativa privada local.

Embora perceba a atividade como fator de desenvolvimento, apontando, inclusive, a falta de valorização por parte das prefeituras, entende-se que o turismo não deve ser apontado como uma panaceia. Nesse aspecto, adentra à crítica ao TBC. Para o entrevistado da ADETUR Litoral esse modelo de turismo “não vai dar emprego pra dezoito mil pessoas. Não existe isso. Não tem como você manter uma cidade existente com turismo de base comunitária”; portanto, argumenta-se que se fazem necessários infraestrutura e equipamentos turísticos ou o setor seguirá com o perfil atual. O articulador regional do PDS Litoral destacou que não há dados suficientes sobre o turismo para alegar que essa atividade é melhor ou mais viável do que outra. Mesmo para um terminal portuário turístico esses dados inexistem e não há como comprovar sua viabilidade. A visão do entrevistado da Paraná Turismo é similar:

Então dizer o quê? Que é mais importante é o turismo? Está ficando difícil da gente convencer - o turismo, viva, estamos aqui! – por falta de dados. Vamos ter que provar por A mais B que o turismo é importante. E as instituições do litoral tão tentando fazer o ano inteiro” (Entrevista Paraná Turismo).

Para reverter o quadro, seria necessário investimento, e este apenas seria feito mediante demonstração de impacto econômico, político, que “hoje o município não tem. A não ser o que tinha até esse momento com a própria Techint. A não ser que seja com o investimento do Porto Pontal” (Entrevista ADETUR Litoral). Cabe destacar que a menção à Techint refere-se ao fato que a empresa – que atuou em diversos

momentos, mas sempre por tempo determinado – encerrou as atividades no final de 2018, gerando problemas econômicos em Pontal do Paraná.

No PDS Litoral, a relação entre o turismo e o setor industrial-portuário também é destacado. Em documentos redigidos no decorrer da elaboração do plano, destacava-se que a existência de dois portos e a possibilidade de instalação de um terceiro configura-se como uma grande potencialidade de desenvolvimento turístico a partir da articulação dos dois setores, em especial o turismo de negócios. Por outro lado, mencionava-se que as iniciativas industriais-portuárias mostram problemas de compatibilidade com áreas de valor ambiental, áreas de povoados indígenas e áreas de interesse turístico, além de risco de conflitos por conta de possíveis impactos nos ativos turísticos.

A Figura 5 apresenta o esquema com as dimensões discursivas deste grupo.



FIGURA 5

Dimensões discursivas do grupo 4 sobre a expansão industrial-portuária e o turismo em Pontal do Paraná

Elaborado a partir dos dados da pesquisa.

Cabe destacar que, ao contrário dos demais esquemas apresentados, este não possui uma delimitação de onde ou sobre quais aspectos paira o “desenvolvimento”. Isso porque os argumentos dos atores sociais que compõem o Grupo 4 não se atêm ao discurso do desenvolvimento.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A importância atual e histórica do turismo em Pontal do está explícita nos documentos analisados, sejam formais ou informais, também nas falas e no cotidiano da população. Não obstante, isso não anula o fato de essa importância ser utilizada como uma estratégia argumentativa dos atores sociais envolvidos no conflito socioambiental referente à territorialização industrial-portuária. Mais que isso, o turismo é acionado para legitimar formas territorialização (do capital, da conservação, do turismo), ou seja, de apropriação e dominação espacial, o que ocorre, segundo Lefebvre (1974) a partir da produção espacial material e simbólica.

Destarte, verifica-se um conflito socioambiental que tem o turismo como estratégia discursiva, como ‘moeda de troca’. Isso poderia se justificar por vários fatores, como por ser visto no senso comum como ‘menos poluidor e degradador’ que outros setores econômicos, como o portuário, o petrolífero e a indústria pesada, indo ao encontro do exposto por Gascón (2012) e Nicholl et al. (2016). Também por ser uma atividade de importância atual, da qual há dependência econômica de uma parcela expressiva da população de Pontal do Paraná e Ilha do Mel, corroborando com o alerta de Britton (1982), Escalera-Briceño e Palafox-Muñoz (2015), de que o turismo promove uma falsa estabilidade e independência econômica. Outro fato é a importância histórica do turismo, em sua contribuição para a formação de zonas urbanas e para o adensamento da ocupação na zona costeira paranaense, produzindo o espaço, em especial visando a segunda residência nos balneários (Borelli, 2005; Sampaio, 2006; Sena & Queiroz, 2006; Hall, 2014; Cañada, 2016; Gascón & Cañada, 2016; Abrahão et al., 2019).

A ATD é realizada por meio de um ciclo de análise auto-organizado, composto de elementos racionalizados, semiplanejados, de onde emergem novas compreensões. As novas compreensões, no contexto desta pesquisa, foram os discursos, suas similaridades e diferenças e a análise de “qual turismo” era defendido ou atacado pelos atores sociais.

Verificou-se que, na arena do conflito socioambiental, mesmo os discursos mais voltados à economia verde (Quintana & Hacon, 2011; Jacobi & Sinisgalli, 2012; Palafox-Muñoz, 2017), negligenciam o fato de Pontal do Paraná se constituir uma ‘periferia do prazer’, que vem gerando impactos, em especial na forma como o espaço foi dominado e produzido, espoliando populações desde a constituição dos primeiros balneários, incluindo a doação de terras do Estado à Empresa Balneária, em 1949. Em adição, verifica-se que o que se apresenta é uma disputa entre uma zona de sacrifício (Acsehrad, 2004), estimulada pela territorialização industrial-portuária e a manutenção da ‘periferia do prazer’ (Turner & Ash, 1991), produzida pela territorialização turística, com pouco espaço para alternativas ao desenvolvimento que possibilitem outras formas de apropriação do espaço em detrimento da exploração e dominação e que promovam a justiça social e ecológica (Higgins-Desbiolles, 2020). A possibilidade de outros modos de subsistência econômica é vista, por certos atores sociais, como uma espécie de ‘subdesenvolvimento’, como é o caso da pesca artesanal.

Ressalta-se que, se os discursos demonstram interesses no território, a ausência de discurso também pode significar. Evidenciou-se a pouca participação de entidades públicas, privadas ou do terceiro setor que fossem especializadas em turismo. A não inserção dessas entidades na arena do conflito demonstra uma convivência com o modelo de desenvolvimento proposto para o litoral do Paraná. A questão de poder, aliada à ausência de discurso por parte de órgãos oficiais de turismo e de ausência de um trade local, leva ao fato de a discussão sobre o turismo e as propostas para o setor decorrerem de atores sociais que não são do turismo, mas que se utilizam do turismo como instrumento para alcançar os objetivos dentro de seus escopos de atuação. Esse elemento também se insere na pesquisa como um “novo emergente”.

Assim, o caso analisado na presente pesquisa retrata a dificuldade de se compreender um conflito socioambiental no qual o turismo se apresenta como elemento discursivo relevante na disputa, mas que expõe sua complexidade e múltiplas facetas. Proposto como alternativa para Pontal do Paraná, ele representa, para certos atores sociais, um modelo econômico que precisa ser superado, mascarando o real problema da região: a ação e a inação seletiva do Estado.

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pela concessão de bolsa de doutoramento.

REFERÊNCIAS

- Abrahão, C. M. S., Cardoso, B. C., Chemin, M., & Filippim, M. L. (2019). Segundas residências em destinos turísticos litorâneos: um estudo sobre impactos socioeconômicos com atores estratégicos do Balneário de Caiobá/Matinhos, Litoral do Paraná (Brasil), *Revista Turydes*, 26, 1-23. <http://hdl.handle.net/20.500.11763/turydes26balneario-caioba>.
- Acsehrad, H. (2004). Apresentação: de “bota foras” e “zonas de sacrifício” – um panorama dos conflitos ambientais no Estado do Rio de Janeiro. In H. Acsehrad (Org.). *Conflito Social e Meio Ambiente no Estado do Rio de Janeiro*. Relume Dumará, pp. 07-18.
- Acsehrad, H. (2014, janeiro/abril). Disputas cognitivas e exercício da capacidade crítica: o caso dos conflitos ambientais no Brasil. *Sociologias*, 16(35), 84-105.
- Acsehrad, H., Mello, C. C. A., & Bezerra, G. N. (2009). *O que é justiça ambiental*. Garamond.

- Agência Estadual de Notícias. (2018, 12 de dezembro). Operação Verão terá 80 dias e 2.200 profissionais em ação. *AEN*. <https://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=99858>.
- AMB Planejamento Ambiental Tecnologia LTDA. (2008). *Relatório de Impacto Ambiental – RIMA do Terminal Portuário localizado no município de Pontal do Paraná, PR*.
- Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. (2009, fevereiro). *Appa apresenta projetos de infraestrutura para 2009*.
- Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Pontal do Paraná. (2008, setembro). *Ofício 048/08*. Pontal do Paraná (PR).
- Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Pontal do Paraná. (2013, agosto). Pontal do Paraná - A Estrada para o Futuro – ACIAPAR. [Vídeo].
- Bianchi, R. V. (2009). The 'critical turn' in tourism studies: a radical critique. *Tourism Geographies*, 11(4), 484-504. <https://doi.org/10.1080/14616680903262653>.
- Bianchi, R. V. (2018). The political economy of tourism development: a critical review. *Annals of Tourism Research*, 70, 88-102. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2017.08.005>.
- Biodinâmica. (2017). *Estudo Componente Indígena: Processo Funai nº 08620.023741/2015-68*.
- Blàzquez, M., Buades, J., Cañada, E., & Murray, I. (2011, junho). *La balearització global: conflictes socioambientals de la construcció d'hotels balears a El Carib i Amèrica Central*. Alba Sud.
- Borelli, E. (2007, janeiro/junho). Urbanização e qualidade ambiental: o processo de produção do espaço da costa brasileira. *Interthesis*, 4(1), 1-27. <https://doi.org/10.5007/%25x>.
- Britton, S. G. (1982). The political economy of tourism in the Third World. *Annals of Tourism Research*, 9(3), 331-358. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(82\)90018-4](https://doi.org/10.1016/0160-7383(82)90018-4).
- Buades, J. (2006). *Exportando paraísos. la colonización turística del planeta*. Alba Sud Editorial.
- Cañada, E. (2016). Implicaciones socioambientales de la construcción del espacio turístico. *Ecología Política – Cuadernos de debate internacional*, 52, 62-68.
- Chambers, D., & Buzinde, C. (2015). Tourism and decolonisation: Locating research and self. *Annals of Tourism Research*, 51(1), 1–16. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.12.002>.
- Corbari, S. D. (2020). *Todos os caminhos levam ao mar: os usos do território e o turismo no discurso dos envolvidos no conflito socioambiental referente ao complexo portuário industrial de Pontal do Paraná (PR)*. [Tese de Doutorado, Universidade Federal do Paraná].
- Corbari, S. D., Azevedo, N. T., & Sampaio, C. A. C. (2021). A emergência da ecologia política do turismo: uma alternativa de análise teórico-crítica. *Revista Pasos*, 19(2), 383-391. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2021.19.025>.
- Cruz, R. C. A. (2002). *Política de turismo e território*. Contexto.
- Cunha, I. (2005). Desenvolvimento sustentável na costa brasileira. *Revista Galega de Economía*, 14(1-2), 1-14. http://www.usc.es/econo/RGE/Vol14_1_2/Outros/art4b.pdf.
- Cunha, I. M. (2018). *Cidade, lei e desenvolvimento: Pontal do Paraná, uma estrada para o futuro?* [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Paraná].
- Dachary, A. C. (2015). El turismo: un modelo de desarrollo. *Revista Latino Americana de Turismología*, 1(1), 16-26. <https://periodicos.ufff.br/index.php/rlaturismologia/article/view/9968>.
- Dachary, A. C., Rodríguez, L. A., & Hermoso, F. J. R. (2017). El turismo y la sustentabilidade real. *Revista Anais Bras. de Estudos Turísticos/ABET*, 7(3), 8-19. <https://doi.org/10.34019/2238-2925.2017.v7.3197>.
- Decreto Estadual n. 4605, de 26 de dezembro de 1984. (1984, 26 de dezembro). Institui o Conselho de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense.
- Engemin Engenharia e Geologia LTDA. (2016). *Estudo de Impacto Ambiental Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná*.

- Escalera-Briceño, A., & Palafox-Muñoz, A. (2015). Una propuesta para el análisis del turismo desde la perspectiva de la geopolítica crítica. *Revista Latino-Americana de Turismologia*, 1(1), 27-35. <https://periodicos.ufjf.br/index.php/raturismologia/article/view/9969>.
- Espinosa, G. (2017, 05 e junho). O futuro de Pontal. *Gazeta do Povo Online*. encurtador.com.br/pqzJ6
- Gascón, J. (2012). Turismo y desarrollo: una visión crítica. In J. Buades, E. Cañada, & J. Gascón. *El turismo en el inicio del milenio: una lectura crítica a tres voces*. Foro de Turismo Responsable, Red de Consumo Solidario/Picu Rabicu/Espacio por un Comercio Justo, Colección Thesis, 3, 46-48.
- Gascón, J., & Cañada, E. (2016). *Turismo residencial y gentrificación rural*. PASOS, RTPC. Colección PASOS Edición n. 16.
- Hall, M. (2001). Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier? *Ocean & Coastal Management*, 44 (9-10), 601-618. [http://dx.doi.org/10.1016/S0964-5691\(01\)00071-0](http://dx.doi.org/10.1016/S0964-5691(01)00071-0).
- Hall, M. (2014). Second Home Tourism: An International Review. *Tourism Review International*, 18(3), 115-135. <http://dx.doi.org/10.3727/154427214X14101901317039>
- Harvey, D. (1989). *The condition of Postmodernity: an enquiry into the Origins of Cultural Change*. Blackwell.
- Higgins-Desbiolles, F. (2010). The elusiveness of sustainability in tourism: The culture-ideology of consumerism and its implications. *Tourism and Hospitality Research*, 10(2), 116-129. <http://dx.doi.org/10.1057/thr.2009.31>.
- Higgins-Desbiolles, F. (2018). Sustainable tourism: sustaining tourism or something more? *Tourism Management Perspectives*, 25, 157-160. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tmp.2017.11.017>.
- Higgins-Desbiolles, F. (2020). Socialising tourism for social and ecological justice after COVID-19. *Tourism Geographies*, 22, 610-623. <http://dx.doi.org/10.1080/14616688.2020.1757748>.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). *Censo 2010 – Paraná*.
- Jacobi, P. R. & Sinisgalli, P. A. A. (2012). Governança ambiental e economia verde. *Ciênc. saúde coletiva*, 17(6): 1469-1478. <https://doi.org/10.1590/S1413-81232012000600011>.
- Krelling, A. P. (2004). *Caracterização sócio-ambiental da Ponta do Poço - Pontal do Paraná (PR)*. [Monografia de Graduação, Universidade Federal do Paraná].
- Lefebvre, H. (1974). La production de l'espace. *L'Homme et la société*, (31-32), 15-32.
- Moraes, A. C. R. (2007). Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro (2a ed.). Annablume.
- Moraes, R., & Galiuzzi, M. C. (2007). *Análise textual discursiva*. Unijuí.
- Mowforth, M., & Munt, I. (2009) *Tourism and sustainability: development, globalisation and new tourism in the Third World* (3. ed.). Routledge.
- Muñoz, A. P. (2016, dezembro). Turismo e imperialismo ecológico: el capital y su dinamica de expansión. *Ecología Política – Cuadernos de debate internacional*, 52, 69-73.
- Observatório de Justiça e Conservação. (2019, 15 de abril). O segundo maior atrativo turístico do Paraná está ameaçado [imagem]. Instagram. https://www.instagram.com/p/BwSQgKPlqH1/?utm_source=ig_web_copy_link.
- Oliveira, S. A., Mello, E. V., & Peixoto, M. N. O. (2017). Zonas de sacrifício e (in)justiça ambiental: construção de espaços marginalizados em Volta Redonda (RJ). *Anais do Encontro Nacional da ANPPAS. ANPPAS*.
- Onofri, L., & Nunes, P. (2013, abril). Beach 'lovers' and 'greens': A worldwide empirical analysis of coastal tourism. *Ecological Economics*, 88, 49-56. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2013.01.003>.
- Palafox-Muñoz, A., & Vilchis-Onofre, A. (2019). Turismo y Áreas Naturales Protegidas en México: una aproximación a su estudio desde la Ecología Política. *Revista Anais Brasileiros de Estudos Turísticos/ABET*, 9, 1-12. <https://doi.org/10.34019/2238-2925.2019.v9.13983>.
- Pérez, I. J. (2019). *Produção de natureza: parques, rewilding e desenvolvimento local*. (Cristina Bakker e Claudia Ortiz Trad.). SPVS.
- Pierri, N., Angulo, R. J., Souza, M. C., & Kim, M. K. (2006). A ocupação e o uso do solo no litoral paranaense: condicionantes, conflitos e tendências. *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, 13, 137-167. <http://dx.doi.org/10.5380/dma.v13i0.9849>.

- Pignarre, P., & Stengers, I. (2005). *La sorcellerie capitaliste: pratiques de désenvoûtement*. Découverte.
- Pontal do Paraná. (2004). *Plano Diretor Integrado de Pontal do Paraná*.
- Ruiz-Ballesteros, E. (2017). Claves del turismo de base local. Presentación. *Gazeta de Antropologia*, 33(1), 1-10. <http://hdl.handle.net/10481/44359>.
- Ruschmann, D. M. (1997). *Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente*. Papirus.
- Salve a Ilha do Mel. (2019). *Salve a Ilha do Mel*. Facebook. <https://www.facebook.com/salvailhadomel>
- Salve a Ilha do Mel. (2018, 25 de maio). *Aula pública*. [Vídeo].
- Sampaio, R. (2006). *Uso balneário, apropriação do espaço e meio ambiente em Pontal do Paraná, litoral paranaense*. [Tese de Doutorado, Universidade Federal do Paraná].
- Sampaio, C. A. C. (2007, novembro). Turismo como fenômeno humano: princípios para pensar a ecossocioeconomia do turismo e sua prática sob a denominação turismo comunitário. *Turismo em Análise*, 18(2), 148-165. <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v18i2p148-165>.
- Santos, M. (2007). *O espaço do cidadão*. Edusp.
- Santos, M. (2017). *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal* (26. ed.). Record.
- Sena, M. de F. A., & Queiroz, O. T. M. M. (2006). Impactos ambientais e sócio-culturais do turismo de segunda residência: o caso de Ponta da Tulha, Ilhéus, BA. *Caderno Virtual de Turismo*, 6(4), 94-106. <http://www.ivt.co.ppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/157/141>.
- Silva, D. R., Corbari, S. D., Sampaio, C. A. C., & Grimm, I. J. (2014). Turismo comunitario en favelas: un estudio del Favela Inn Hostel, Chapéu Mangueira - Rio de Janeiro, Brasil. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 23, 786-804. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5205733>.
- Turner, L., & Ash, J. (1991). *La horda dorada: el turismo internacional y la periferia del placer*. Editorial Endymión.
- Universidade Federal do Paraná, Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, & Universidade Positivo. (2018, 05 de março). *Comunicado conjunto das universidades sobre a criação de complexo portuário em Pontal do Paraná*.
- Zhou, A., & Laschewski, K. (2017). Desenvolvimento e conflitos ambientais: um novo campo de investigação. In A. Zhou, & K. Laschewski (Org.). *Desenvolvimento e conflitos ambientais*. Editora UFMG, pp. 11-31.

NOTAS

CONTRIBUIÇÃO DOS AUTORES Sandra Dalila Corbari: Concepção geral da pesquisa, revisão bibliográfica e documental, pesquisa empírica, descrição e análise dos dados
 Natália Tavares de Azevedo: Concepção geral da pesquisa, análise, organização e revisão do texto. Auxiliou e acompanhou todos os processos de desenvolvimento da pesquisa.