

A regulação das atividades lúdicas no território marítimo dos Açores^{*}

INÊS VIEIRA RODRIGUES^{**}

Introdução: pelo reconhecimento de uma “natureza-urbana”¹

A origem do centro etimológico de “arquitetura” designa o “princípio”, a “regra”, pelo que se constitui no domínio apropriado para pensar a (des)construção da espacialidade e da sua ordem. Conforme Harry Gugger e Bárbara Mações e Costa afirmaram: “toda a arquitetura coloniza o espaço para a apropriação humana, decretando uma fronteira de dominação definida contra um pano de fundo de deserto e caos – noutras palavras, a dita *natureza* (ou seja, o resto excluído do interior arquitetónico)” (Gugger & Costa 2014, 32). Essencialmente, “a natureza é um ideal antropocêntrico mistificado” (*Ibidem*, 33), e mesmo os locais que designamos por reservas naturais são paradoxalmente não naturais, uma vez que o próprio ato de conservação resulta de ações humanas. O filósofo Peter Sloterdijk (2011, 46) vai mais longe ao afirmar que

^{*} Este trabalho é financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT-MCTES) cujo financiamento é proveniente do Orçamento de Estado e do orçamento comunitário através do Fundo Social Europeu (FSE-UE), no âmbito da Bolsa de Investigação para Doutoramento 2020.05223.BD.

^{**} CEAU-FAUP, Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Portugal.
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-5908-7305>. E-mail: up200603655@edu.arq.up.pt.

1 Nota prévia: todas as traduções para a língua portuguesa são da responsabilidade da autora.

“os humanos nunca viveram uma relação direta com a ‘natureza’ e que “florescem apenas na estufa da sua atmosfera autógena”, dependendo de “humores divididos e de suposições partilhadas”. Neste sentido, a “natureza” está longe de ser uma base passiva para as atividades humanas; é, portanto, “produzida, composta e mutável” (Ghosn & Jazairy 2019, 215).

Contudo, o referencial antropocêntrico é o alicerce da percepção de que o que *se faz de forma natural* corresponde ao que *se faz sem o ser humano* (Rosset 1973). No fundo, a natureza é comumente “entendida como instância absoluta de legitimação da razão das coisas”, “*de todas as coisas visíveis e invisíveis*” (Domingues 2021, 27). No seguimento da mesma linha de pensamento, “natureza” e “urbano” fazem parte do leque de termos que são recorrentemente inseridos em caixas cartesianas conceituais, pela ideia antagónica suscitada na relação entre ambos. No entanto, este artigo assenta na premissa de que a sua confluência é evidente, pelo que se transpõe a expressão “natureza-urbana” (Gugger & Costa 2014) com o intuito de evidenciar a condição de vivermos num planeta profundamente industrializado. Adicionalmente, o termo “natureza” tem vindo a ser reproduzido nos discursos e políticas contemporâneos, numa espécie de ritual nostálgico que visa, amplamente, disseminar uma ideia sacralizada daquilo que é “natural”; por conseguinte, a interseção com o termo “urbano” destabiliza a noção da presença de um meio imaculado.

No fundo, o urbano permeia os lugares a um nível planetário: estes perderam o “atrito” de outrora e as geografias da urbanização *explodiram* os limites da cidade, da metrópole, da região e do território. Neil Brenner e Christian Schmidt serviram-se da teoria de Henri Lefebvre para caracterizarem “a generalização da urbanização capitalista como um processo de ‘implosão-exploração’”, no sentido de salientar “as ligações mutuamente recursivas entre formas capitalistas de aglomeração e transformações mais amplas de território, paisagem e meio ambiente” (Brenner 2014, 17). Neste contexto, a história dos mares tem dado um contributo essencial ao projeto contemporâneo que assenta na compreensão dos mecanismos de globalização. O turismo é uma força económica global e a experiência marítima do lazer programado constitui-se no antídoto perfeito para a logística da época áurea das viagens aéreas. De facto, a nível nacional, a esperança no tão evocado “Futuro Azul” assenta, em larga medida, na exploração do território marítimo dos arquipélagos; e as atividades turísticas integram o prenúncio de uma economia assente num pano de fundo com materialidades mais fluidas.

À luz da mesma linha de pensamento e no que se refere ao caso dos Açores, o turismo é entendido como paradigmático no princípio da existência

de uma “natureza” *ainda* intocada pelos seres humanos. Atualmente, com o crescimento substancial das atividades turísticas, o “meio marítimo” é fundamental na divulgação publicitária do arquipélago, como demonstra o vídeo “Açores – um Mar de Emoções” (Visit Azores s. d.).

Nas políticas atuais da Região Autónoma dos Açores parece haver, de um modo transversal, um discurso que separa a “natureza” e o “ser humano”; “as atividades na natureza” (Governo Regional dos Açores 2017), conforme são referidas inúmeras vezes, pressupõem a dita “natureza” como uma entidade que *nos é externa*. Na fabricação e reprodução desta narrativa, a difusão deste conceito abrangente é primordial, cuja amplitude permite incluir os entendimentos e significados mais diversos e, por conseguinte, estabelece uma dissociação do território açoriano do seu processo urbano — no fundo, para reforçar a “pureza” do arquipélago. Tal como afirmou Clément Rosset (1973, 21) “a eficácia do conceito de natureza é, portanto, compatível com sua imprecisão, o que contribui para torná-lo invulnerável. A ideia de natureza é invencível porque é vaga”.

Todavia, para que o conceito de “natureza” resista — remetendo *a algo pronto a ser dado a conhecer*, ou mais concretamente, experienciado por turistas — a intervenção humana é essencial. Afinal, a conservação do que *nos envolve* é também uma atividade de profunda mediação humana (**fig. 1**); e neste contexto, o planeamento territorial é entendido como uma manifestação dessa ação concertada. Consequentemente, este artigo pretende explorar o planeamento do espaço marítimo como um instrumento suscetível de legitimar reivindicações no plano da territorialidade, encerrando em si mesmo uma ferramenta determinante num contexto histórico e espacial que está em mudança: atente-se ao exemplo da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (Governo da República Portuguesa 2020).



1 *Não Apanhe Musgo*, São Miguel, 2017. Fotografia da autora.

Ordenamento e designação do espaço-oceânico: modelos do imaginário territorial

O oceano é interpretado como um domínio fértil, por comprometer novas fronteiras para a teoria da geografia, da arquitetura e do urbanismo. O termo “espaço-oceânico”, retirado da teoria de Philip Steinberg (2001), tem como intuito “ênfatisar os paralelos entre os meios aquático e terrestre; isto é, entre o espaço-oceânico e o espaço terrestre” (Steinberg 2001, 10). Importa acrescentar que Steinberg salientou a teoria de Edward Soja para esclarecer que o termo “espaço” evoca tipicamente a imagem de “contentor” para a sociedade, ao invés de uma estrutura criada por essa mesma sociedade.

A necessidade de repensar o espaço através de uma *ontologia líquida* remete para uma concepção oceânica indisputavelmente voluminosa e vertical. Paul Virilio (2013, 21) afirmou que “as questões relacionadas com a hidrologia e a meteorologia são de natureza diferente das relacionadas com a estática e resistência dos materiais. Deixamos os sólidos para entrar no estado líquido e gasoso”. Neste sentido, e sob a tarefa contemporânea de ordenação do espaço, o “meio líquido” evidencia o fluxo da sua matéria; e a ideia de dinâmica associada aos fluxos, à mobilidade, remete imediatamente para uma necessidade de meios adaptativos. A organização das geografias marítimas entra em conflito com o pressuposto de que “devia estar tudo arrumado”, “como reza nas cartilhas sobre a boa organização do território, seja lá o que isso for” (Domingues 2021, 65). Efetivamente, o imaginário do modelo territorial moderno é construído com base na divisão, que continua a moldar o mapa-mundo. A lei funciona deste modo, através de categorias — assim se cria um aparato de designação e de legitimação.

Segundo Steinberg, as estruturas político-econômicas de uma determinada sociedade conduzem à implementação de usos, regulações e representações em espaços específicos, entre os quais o espaço-oceânico; neste processo, emerge uma “segunda natureza” do dito espaço, “construída tanto material quanto discursivamente” e “mantida através de instituições reguladoras” (Steinberg 2001, 21). Por outras palavras, o discurso envolto na “natureza”, no “natural”, confronta com uma panóplia de instrumentos ditos “artificiais” para que a “natureza”, tal como é apreendida, se mantenha. O turismo e o lazer não são alheios a esta operação de regulação territorial; em última instância, são atividades altamente implicadas na construção da onnipresença da artificialidade na paisagem.

Neil Brenner e Stuart Elden (2009) referiram a crescente importância dada às instituições estatais com o intuito de facilitar a sobrevivência do capitalismo.

Dentro da mesma linha de pensamento, intersetamos novamente com a teoria de Steinberg ao afirmar que “o capitalismo progrediu criando lugares e organizando-os hierarquicamente”, pelo que a ordenação das atividades turísticas parece inscrever-se neste desígnio (Steinberg 2001, 22). No mesmo sentido, decalcando a teoria de Bragança de Miranda, “a tomada de terra, e a concomitante fundação da comunidade, não se baseia numa imagem primitiva, o *nomos*, mas num ato de apropriação do território, que funda o *nomos*, e a sacralidade da soberania, e com ela, a edificação do político sobre o sacrifício” (Miranda 2005, 28). Nesta aceção, o “*nomos* da Terra” equivale “ao direito no momento em que todo o planeta é circunscrito económica, política e tecnicamente, isto é, na modernidade” (*Ibidem*, 27). Similarmente, parece que o momento atual é marcado por um profundo *nomos* do oceano, denunciado pela divisão, partilha e ordenamento do “meio líquido”.

Transferindo ainda a teoria de Pierre Bourdieu (Champagne et al. 2012, 212), existe uma “perceção ingénua que conduz a uma forma de fetichismo”, o que por sua vez contribui para o entendimento de que a base do Estado como governo é o Estado enquanto território e corpo de agentes; por outras palavras, “a fetichização acaba por reverter o processo real” (*Ibidem*, 212). Tendo em conta que “o espaço resulta sempre e que não preexiste, tal como o território” (Paquot 2010, 14), o espaço-oceânico é produzido; deste modo, importa desconstruir a questão do ordenamento do espaço marítimo do Mar dos Açores para que se possa proceder a uma análise sobre a sua produção.

O mar como território: delimitação de práticas lúdicas

O ternário geofísico divide o planeta em terra, ar e mar, o que corresponde a uma separação geofísica e geopolítica que, muitas vezes, não é questionada. Na verdade, tal como John Mack afirmou, “a integridade territorial associada à terra só em tempos mais recentes foi estendida ao mar”, e “a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar garantiu direitos de territorialidade a ilhas onde até então não tinham existência formal” (Mack 2018, 123). A expressão “o mar como território” (Governo da República Portuguesa s. d.b) é um exemplo claro desta extensão do conceito de territorialidade, confluindo dois termos contrastantes e impulsionando a questão do paradoxo da alusão ao mar com elementos terrestres. A partir desta formulação, regista-se, entre outras, o conceito de “mar territorial” (Governo da República Portuguesa s. d.a). Assim sendo, a aceção do mar como território interfere com uma suposta estabilidade concetual, numa reformulação da definição (e existência) de limites

e de fronteiras passíveis de serem apreendidas. Sob a lente da regulação das atividades turísticas e de lazer no Mar dos Açores, propõe-se a aplicação do conceito de “territorialidade terráquea”, retirado da teoria de Liam Campling e Alejandro Colás (2017), que visa albergar na mesma expressão a noção de território enquanto relação, um devir de materialidades que se confundem.

O arquipélago tem vindo a registar um aumento exponencial do turismo, cujo motor foi a chegada das companhias aéreas *low-cost* em Março de 2015 (Lusa 2015); nos últimos tempos, o certificado de “turismo sustentável” (Paiva 2019) veio reforçar a relevância das ilhas açorianas como destino turístico. A divulgação da marca “Açores”, a par do seu reconhecimento nacional e internacional, são fenómenos relativamente recentes e que têm vindo a ser estendidos ao oceano, como é o exemplo da criação do “museu subaquático” (Lusa 2016; Marques 2020).

Na senda da turistificação do mar, como é que se cria a *imagem* do território lúdico? Nesta aceção de território é inerente uma ideia de dupla mobilidade: por um lado, pelo “meio líquido” sobre o qual se *atua*; por outro, pela movimentação subentendida ao próprio conceito de atividade lúdica. Os Parques Arqueológicos Submarinos são um exemplo cujo produto pressupõe uma definição espacial das práticas turísticas, funcionando como uma espécie de expedições científicas “acessíveis”. A ideia de que as “reservas” poderão proteger a natureza do impacto das atividades humanas relaciona-se com a perspectiva advogada por alguns cientistas de que os humanos são “um distúrbio que ‘contamina’ a estabilidade e o equilíbrio da natureza” (Bade 2018, 101). A regulação do confinamento dos lugares marítimos dá lugar às reservas arqueológicas sendo, portanto, uma “versão higienizada, domesticada e, em geral, mais amigável para o ser humano” (Gugger & Costa 2014, 33). De acordo com Alain Corbin (1990, 12), se antigamente o oceano era concebido como “instrumento de punição”, atualmente revela uma configuração “como a relíquia do desastre”. De facto, os designados Parques Arqueológicos Subaquáticos são aqui entendidos como materialização da conceção do oceano enquanto cenário de infortúnios — porém, com uma inequívoca finalidade turística e económica.

De um ponto de vista mais lato, a criação do Ordenamento do Espaço Marítimo dos Açores (Rádio Atlântida 2020) consiste precisamente numa operação de organização e coordenação entre vários agentes e condicionantes. Tal como o ordenamento do espaço dito terrestre, o Ordenamento do Espaço Marítimo dos Açores refere a necessidade de uma “abordagem integrada de gestão”, no caso concreto, “dos nossos oceanos” (Governo Regional dos Açores

s. d.a). De forma semelhante, o planeamento marítimo a nível nacional remete para uma operação conjunta, ao declarar que “o ordenamento faz-se com todos” (Governo da República Portuguesa s. d.b).

Recordemos uma conversa ocorrida em 2020, durante a qual a docente e investigadora Helena Calado falou sobre o Ordenamento do Espaço Marítimo dos Açores (Governo Regional dos Açores 2020). Entre outros assuntos discutidos, foi referido que a questão da adaptação da participação pública e da cartografia já tinha sido considerada, todavia faltava integrar a adaptação do próprio plano — e que esse era o maior desafio. Neste sentido, subscrevemos inteiramente a afirmação de Helena Calado, na medida em que se considera ser aqui que se revela a maior fragilidade deste tipo de planeamento: a inflexibilidade; e esta rigidez pauta igualmente o planeamento em território terrestre. De forma sucinta, concebe-se melhor a necessidade de que os planos, planeamento e ordenamento sejam moldáveis quando pensados para um “meio líquido”, em oposição à conceção do “meio terrestre”. Fundamentalmente, a fluidez do meio parece ter de coincidir com o conceito de fluidez do próprio plano ou planeamento; ao passo que a aparente (e falsa) estagnação do “meio terrestre” parece relacionar-se mais facilmente com uma ideia de rigidez do planeamento. Assim sendo, o meio e a sua “consistência” parecem formar, inconscientemente ou não, conceitos de durabilidade e temporalidade territoriais completamente distintos; e, por conseguinte, o seu respetivo ordenamento. Por outras palavras, o recente fenómeno do ordenamento do espaço marítimo revela a carência de ferramentas do planeamento urbano e territorial que permitem uma efetiva “gestão integrada, multidisciplinar e transversal” (Diário da República Eletrónico 2014).

De uma forma generalizada, muitos dos dispositivos de representação dos planos acabam por comunicar, por um lado, uma abstração demasiado vasta para se tornar operativa (como por exemplo o uso de algumas tramas ou manchas) e, por outro, uma definição demasiado estanque (como certas marcações de perímetros ou limites). Deste modo, mapas e cartografias acabam por consistir em ferramentas irrelevantes para o planeamento — uma vez que transmitir concomitantemente *tudo e nada* apenas serve as lacunas legais de exploração do mar, uma “zona cinzenta”. Importa ainda salientar que “em vez de reproduzir a *realidade*, o mapa constrói a *realidade*: os mapas são generativos, não ilustrativos” (Paez 2019, 25), pelo que esta ausência de representações úteis conduz a uma construção territorial que, em última instância, serve apenas alguns interesses. Portanto, mais do que uma mera representação, os mapas e planos são mediadores, considerados como indicadores de evolução

relativamente às políticas de ordenamento, dado que “definir os mapas em termos de representação espacial naturaliza-os e contribui para mascarar uma construção sociocultural, juntamente com todo o aparato interpretativo e proposicional que mobilizam — explícita e implicitamente, voluntária e involuntariamente” (*Ibidem*, 47).

O mar como mercadoria: negociação das geografias marítimas

Continuando a decalcar da teoria de Roger Paez, “de todos os diferentes sistemas de mediação, o mapa é o que mais claramente exhibe a sua natureza comunal, como uma mesa de negociação” onde diferentes entidades e instituições podem reunir-se para consultar e tomar decisões. Assim, os diferentes planos de ordenamento do “meio marítimo” são “objetos políticos, o terreno virtual para negociações, arbitragem, trocas” (Paez 2019, 38), em particular no que se refere a assuntos relacionados com as atividades turísticas.

O turismo é regulado porque *ocupa* território e, nesta linha de pensamento, Rania Ghosn e El Hadi Jazairy lembram que Stuart Elden defende que o ato de “ocupar território” é, de alguma forma, equivalente a “praticar violência”, “intrínseca ao espaço abstrato e ao próprio ato de abstração geográfica” (Ghosn & Jazairy 2019, 14). No fundo, a Terra é uma mercadoria e nenhuma parte escapa à lógica de mercantilização (*Ibidem*, 13), tal como demonstra a missão que procura “espacializar a economia do mar”, uma vez que o setor lúdico requer, efetivamente, a “instalação de atividades económicas que exigem fixação no espaço” (Governo da República Portuguesa s. d.b). No sentido de especificar o sentido de espacialização económica do mar, destacamos a seguinte afirmação: “[O] desenvolvimento da economia do mar pressupõe a ocupação de espaço marítimo. O Plano de Situação é o instrumento operacional que vem promover o ordenamento das atividades humanas que requerem reserva de espaço” (*Ibidem*). Assim sendo, a referida “reserva de espaço” remete para uma diferenciação espacial, e à luz da teoria de Laleh Khalili, as operações de enclausuramento no mar servem para a “acumulação de capital e para noções de segurança e soberania”; para além disso, estas delimitações no mar constituem num dos “exemplos mais óbvios da projeção de um Estado e do seu poder” (Khalili 2017, 51, 53).

Nesta aceção da demarcação de um território lúdico, as formas de lazer “são determinadas pelas regras e aparatos reguladores” (Zyman 2017, 29). A “zona cinzenta” com que a legislação dotou o mar é submetida, nos tempos que correm, a processos de exploração que possibilitam controlar e lucrar com

as profundidades marinas. Os mares continuam a ser, segundo Daniela Zyman, “espaços de contradições, reformulações e de tensões em curso” (*Ibidem*, 29). Deste modo, a certificação das atividades turísticas marítimas revela-se imprescindível na conjuntura atual:

[...] a área do turismo, da náutica e desportos associados, cria pressões várias sobre os ecossistemas, habitats e espécies marinhas, bem como sobre o património náutico e subaquático, devendo a carga turística das diferentes zonas, especialmente as mais sensíveis, ser equilibrada. Importa, assim, assegurar a sustentabilidade do turismo, garantindo o funcionamento deste importante setor da economia (Governo da República Portuguesa 2020).

Efetivamente, “é sobretudo no seu valor de uso que uma mercadoria se torna num símbolo” (Coccia 2018, 36) e o Mar dos Açores parece vir a tornar-se, cada vez mais, um símbolo de um produto turístico. No fundo, a marca Açores chegou ao mar; e a encarnação do *bem* inerente a uma mercadoria, condição referida pelo filósofo Emanuele Coccia, tem no caso dos Açores a comprovação no conceito de “natureza” e todas as suas derivações. No âmbito da divulgação turística do arquipélago açoriano, a campanha publicitária parece funcionar como “um discurso absoluto” (*Ibidem*, 27) que gravita em torno da ideia de “natureza”. John Urry apoiou-se na teoria de Dean MacCannell para referir a existência de um “processo de sacralização que torna um determinado artefacto natural ou cultural num objeto sagrado do ritual turístico” (Urry 1990, 9-10). Nesta narrativa, tal como Coccia (2018) afirma em termos mais gerais, a publicidade “não se cansa de se repetir a si própria”.

Desta forma, a publicidade do arquipélago serve-se de imagens que se tornam elas próprias na ideia do arquipélago, mediante uma “tarefa normativa” (Visit Azores s. d.). Como seria expectável, a operação publicitária dos Açores tem vindo a intensificar-se com a relativamente recente liberalização do espaço aéreo, numa operação de transformação das “imagens consumidas social e coletivamente num enorme ‘órgão do gosto coletivo’” (Coccia 2018, xiv). Seguindo a mesma formulação e colocando-a sob a lente do turismo, o território açoriano — em particular, o mar — submete-se a um discurso comum, cujas práticas materiais são legíveis em matéria de planeamento e de gestão de recursos, atualmente numa fase ainda embrionária. A exploração turística do mar é, portanto, um produto de práticas territoriais coletivas.

“O mundo do turismo é o mundo da câmara”, como escreveu Beatriz Colomina (1996, 47), uma vez que ambos partilham, em larga medida, a

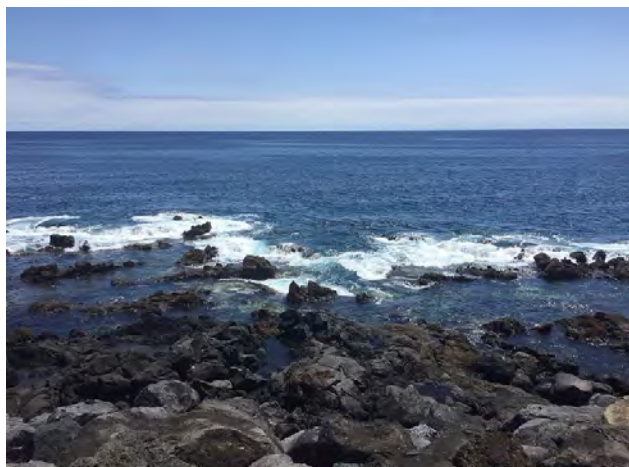
mesma concepção do mundo. Transferindo a tese de Colomina para o caso em apreço, a compreensão do território açoriano poderá ser aferida pelas atividades turísticas e as suas representações (fotográficas, publicitárias ou outras) — caracterizadas ostensivamente pela “natureza”, tais como os vídeos “Açores, Certificado pela Natureza” de 2015, “Explore a Natureza dos Açores” de 2018, “Açores, Seguro por Natureza” de 2021 (Visit Azores s. d.). A publicidade por detrás do aparato que conforma o designado “turismo de natureza” (Diário da República Eletrónico 2016; Visit Azores s. d.) comunica aos turistas o modo de “olhar”. Efetivamente, o “olhar” do turista pressupõe um sistema de símbolos e atividades que remetem para determinadas práticas (Urry 1990). O arquipélago dos Açores como mercadoria assenta sobretudo nesta narrativa, dentro da qual a regulação do turismo está a levar a um processo de regulação do próprio território: a título de exemplo, no sentido de criar e preservar os Parques Arqueológicos Subaquáticos; outros “usos” lúdicos são identificados nos planos de ordenamento e compreendem atividades de observação de cetáceos, mergulho, natação com golfinhos, passeios de barco, pesca desportiva, pesca artesanal, esqui aquático e banana *boat* (Governo da República Portuguesa s. d.b). No contexto atual, as atividades marítimas começam a fazer parte da “visualização da experiência de viagem, ou do desenvolvimento do ‘olhar’”, decalcando expressões de Urry (1990, 4). Neste sentido, se, por um lado, há o apelo ao “turismo de natureza”, com uma distinção implícita entre o conceito de “natureza” e o de “humano”; por outro, há uma regulação das atividades turísticas com o pressuposto do alargamento da territorialidade ao mar — e, conseqüentemente, do modelo económico, como é exemplo a criação do Título de Utilização Privativa do Espaço Marítimo, TUPEM (Governo da República Portuguesa s. d.a; s. d.b). A abstração introduzida pelo conceito de “natureza” é suficientemente robusta para separar a mercantilização dos “recursos” do próprio território de onde são extraídos.

De facto, a compatibilização das atividades turísticas dentro do planeamento territorial e marítimo permite aferir, com uma maior clareza, questões de disputa e de conflito. A interseção de diversos âmbitos territoriais e as suas respetivas cartografias permitiria equacionar de forma mais adequada a pertinência das problemáticas, com o intuito de transpor a “mera sobreposição que normalmente se utiliza quando, de forma rígida, se cruza cartografia demasiado formatada na origem segundo os objetivos a que se destina” (Portas et al. 2011, 158). Acrescenta-se que “[a] lógica territorial não se produz por somatório simples de camadas setoriais” (*Ibidem*, 158) — é através de uma multiescalaridade que se torna possível analisar a interação entre, por um lado, macrossistemas

e respetivos processos; por outro, microssituações, estabelecendo lógicas que dependem do ordenamento territorial a nível local, municipal, regional, nacional, internacional ou até global (*Ibidem*). Fundamentalmente, mais do que a hierarquização de questões do ordenamento do espaço marítimo, em matéria de atividades turísticas seria desejável uma compatibilização crítica e informada, a diversas escalas.

Conclusão: o turismo na construção de uma “territorialidade terráquea”

De forma abreviada, este artigo pretende evidenciar que o ordenamento do espaço marítimo pressupõe uma extensão da territorialidade, uma espécie de “contágio” das formas de planeamento urbanístico que operam em terra. Nesta “contaminação” de processos territoriais, o turismo desempenha uma função determinante, pelo que é aqui entendido como um dos grandes motores para a construção da “territorialidade terráquea” (Campling & Colás 2017). Por outras palavras, o entendimento do mar como condição “extra” à terra está a dar lugar, no caso dos Açores, a uma ideia de continuidade territorial (**fig. 2**) — apesar de a aceção do “mar como território” contrastar com um discurso dicotómico, regido por oposições como natural/artificial, natureza/humano ou mesmo urbano/natureza. Dentro deste conflito concetual (e material), as atividades turísticas e de lazer são consideradas um exemplo pertinente da convivência entre, aparentemente, duas ideias distintas do território açoriano: uma que apela à existência da “natureza” quase como entidade divina, una e intocável; outra, que assume os meios terrestre e marítimo como passíveis de controlo, de regulação, de ordenamento. A implementação da parafernália ligada ao turismo encontra-se, precisamente, na confluência entre conceitos presumivelmente antagónicos: entre conservação e regulação, ou entre o natural e o artificial (ou o produzido). Ora, a procura pelo “ordenamento do espaço marítimo” revela precisamente este cruzamento concetual: pretende-se organizar um meio caracterizado por fluxos e mobilidades ilimitadas. De acordo com Nathalie Roelens (2018, 141), “a água é um elemento difícil a cercar e, contudo, cada vez mais nos diz respeito”; é “informe, sempre à espera de ser definida, resiste a qualquer esforço de concetualização”.



2 *Territorialidade Terráquea no Arquipélago*, 2020. Fotografia da autora.

As formas de organização da atividade turística estão relacionadas com a forma de organização do planeamento urbano, tanto terrestre, como marítimo. Neste contexto, os olhares e as experiências tendem a ser enquadrados — isto é, regulados — com vista a não serem deixados à casualidade. Assistimos, portanto, a uma antecipação profunda do sector lúdico, numa oposição clara em relação ao que o lazer pode remeter, numa leitura superficial. Por conseguinte, a arquitetura e o urbanismo desempenham funções de normatividade das atividades turísticas; esta regulação, ao ter como objeto o espaço-oceânico, evidencia o paradoxo de delimitação de uma materialidade fluida. De facto, o mar continua a ser “um espaço extremamente difícil para impor regimes de governança ou fazer cumprir regulamentações” (Sammler 2018, 19).

A criação recente da plataforma do Ordenamento do Espaço Marítimo dos Açores consiste, sem dúvida, num contributo imperioso para que a informação pública produza resultados a médio e a longo prazo. No entanto, a estancueidade dos planos poderia dar espaço à representação da “territorialidade terráquea”, com os seus conflitos e relações postos em evidência — tanto em termos legais (os interesses públicos ou privados), como em termos materiais e biológicos (as substâncias volumétricas dinâmicas que resultam dos encontros entre água e terra, para além de diversos seres e organismos).

Os modos de governação do mar oscilam entre os que pretendem “construir novas práticas para o mar enquanto território comum” e os que “olham para a exploração dos seus recursos ou das suas implicações geopolíticas como

instrumentos suscetíveis de legitimar reivindicações nacionais no plano da territorialidade” (Mack 2018, 39): são precisamente estas estratégias de governação que necessitariam de tradução cartográfica criteriosa, para que possa ser objeto de análise e de discussão. O ordenamento do espaço marítimo poderia, portanto, constituir-se como uma ferramenta de antecipação, de previsão dos cenários controversos. Concluímos, recorrendo uma vez mais à argumentação de Paez (2019) para salientar o que o arquiteto designa como o grande paradoxo cartográfico, alicerçando-se numa citação de John Brian Harley, de 1991: “o mapa não é o território, mas muitas vezes precede e até se torna esse território”. A nova condição urbana do território marítimo lúdico não é perceptível se não atendermos às mudanças e respetivas representações em termos de processos de regulação, com manifestações económicas, de utilização, de consumo e de conflito.

Bibliografia

- BADE, David. 2018. “Nature and islands: rethinking the cultural heritage of New Zealand’s protected islands”. In *Island Geographies: Essays and conversations*, ed. Elaine Stratford, 97-113. London: Routledge.
- BRENNER, Neil, ed. 2014. *Implosions / Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlin: Jovis.
- BRENNER, Neil, & Stuart Elden. 2009. “Henri Lefebvre on State, Space, Territory”. *International Political Sociology* 3 (4): 353-377. <https://doi.org/10.1111/j.1749-5687.2009.00081.x>.
- CAMPLING, Liam, & Alejandro Colás. 2017. “Capitalism and the sea: Sovereignty, territory and appropriation in the global ocean”. *Environment and Planning D: Society and Space* 0 (0): 1-19.
- CHAMPAGNE, Patrick, Remi Lenoir, Franck Poupeau, & Marie-Christine Rivière, eds. 2012. *Pierre Bourdieu. Sur l’État: Cours au Collège de France (1989-1992)*. Paris: Raisons d’agir / Seuil.
- COCCIA, Emanuele. 2018 [2013]. *Goods: Advertising, Urban Space, and the Moral Law Of The Image*. New York, NY: Fordham University Press.
- COLOMINA, Beatriz. 1996. *Privacy and Publicity: Modern Architecture as Mass Media*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- CORBIN, Alain. 1990. *Le territoire du vide, L’Occident et le désir du rivage*. Paris: Editions Flammarion.
- DIÁRIO DA REPÚBLICA ELETRÔNICO. 2014. “Estabelece as Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional”. Lei n.º 17/2014 de 10 de abril. <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/lei/2014-73199087-73199050>.

- DIÁRIO DA REPÚBLICA ELETRÓNICO. 2016. “Primeira alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 28/2011/A, de 11 de novembro, que estrutura o Parque Marinho dos Açores”. Decreto Legislativo Regional n.º 13/2016/A, de 19 de julho. <https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-legislativo-regional/13-2016-74967224>.
- DOMINGUES, Álvaro. 2021. *Paisagens Transgênicas*. Lisboa: Museu da Paisagem.
- GHOSN, Rania, & El Hadi Jazairy, eds. 2019. *Geostories, Another Architecture for the Environment*. New York, NY: Actar Publishers.
- GOVERNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA. s. d.a. “Zonas Marítimas sob Soberania e ou Jurisdição Portuguesa”. Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. Acedido a 22 de novembro, 2021. <https://www.dgrm.mm.gov.pt/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicao-ou-soberania-nacional>.
- GOVERNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA. s. d.b. “PSOEM – Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional correspondente à subdivisão do Continente, à subdivisão da Madeira e à subdivisão da Plataforma Continental Estendida”. Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. Acedido a 13 de novembro, 2021. <https://www.psoem.pt>.
- GOVERNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA. 2020. *Estratégia Nacional para o Mar (ENM) 2021-2030*. Direção-Geral de Política do Mar. Acedido a 21 de novembro, 2021. <https://www.dgpm.mm.gov.pt/enm-21-30>.
- GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES. s. d. “OEMA – Ordenamento do Espaço Marítimo dos Açores”. Direção Regional de Políticas Marítimas. Acedido a 21 de novembro, 2021. <https://oema.mar.azores.gov.pt/porque-o-oema/>.
- GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES. 2017. *Guia do Património Natural Subaquático dos Açores*. Turismo dos Açores e Direção Regional da Cultura. Acedido em 27 de novembro, 2021. https://servicos-sraa.azores.gov.pt/grastore/DRAM/ACORES_ENTRE_MARES/2020/Patrimonio_Arqueologico/Guia_Patrimonio_Subaquatico_Acores.pdf.
- GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES. 2020. “O que é que o Ordenamento do Espaço Marítimo vai alavancar nos Açores?”. Direção Regional de Políticas Marítimas. Facebook, 1 de junho, 2020. <https://www.facebook.com/518010451934371/videos/305137637162071>.
- GUGGER, Harry, & Bárbara Mações Costa. 2014. “Urban-Nature: The Ecology of Planetary Artifice”. *San Rocco. Ecology* 10: 32-40.
- KHALILI, Laleh. 2017. “Carceral Seas”. In *Allan Sekula: Okeanos*, ed. Daniela Zyman & Cory Scozzari, 50-57. Berlin: Sternberg Press.
- LUSA. 2015. “Chegada das low cost: Açores prometem garantir preservação ambiental”. *Público*, 14 de março, 2015. <https://www.publico.pt/2015/03/14/portugal/noticia/chegada-das-low-cost-acores-prometem-garantir-preservacao-ambiental-1689143>.
- LUSA. 2016. “Museu subaquático” dos Açores vai ter centros interpretativos em terra em 2017”. *Público*, 29 de março, 2016. <https://www.publico.pt/2016/03/29/culturaipsilon/>

noticia/museu-subaquatico-dos-acores-vai-ter-centros-interpretativos-em-terra-em-2017-1727434.

MACK, John. 2018 [2011]. *O Mar. Uma História Cultural*. Silveira: Bookbuilders.

MARQUES, Hugo. 2020. “Os mapas dos naufrágios nos Açores”. *National Geographic Portugal*, 19 de maio, 2020. <https://nationalgeographic.pt/historia/grandes-reportagens/1328-naufragios-nos-mares-dos-acores-podem-virar-atracacao-turistica>.

MIRANDA, José Bragança de, & Eduardo Prado Coelho, eds. 2005. *Revista de Comunicação e Linguagens, Espaços*, 34-35. Lisboa: Relógio D'Água Editores.

PAEZ, Roger. 2019. *Operative Mapping: Maps as Design Tools*. New York, NY; Barcelona: Actar Publishers; Elisava.

PAIVA, Rui Pedro. 2019. “Açores são o primeiro arquipélago do mundo com certificado de destino turístico sustentável”. *Público*, 5 de dezembro, 2019. <https://www.publico.pt/2019/12/05/fugas/noticia/acores-sao-arquipelago-mundo-certificado-destino-turistico-sustentavel-1896317>.

PAQUOT, Thierry. 2010. “Pratiques, projets et stratégies territoriales, bref état des savoirs”. *Territoire(s) wallon(s): Actes du colloque CPDT 2009 4* (julho): 11-21.

PORTAS, Nuno, Álvaro Domingues & João Cabral, coord. 2011. *Políticas Urbanas II – Transformações, Regulação e Projetos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

RÁDIO ATLÂNTIDA. 2020. “Governo dos Açores lança Portal do Ordenamento do Espaço Marítimo e Geoportal sobre Mar dos Açores”. 9 de outubro, 2020. <https://www.radioatlantida.net/governo-dos-acores-lanca-portal-do-ordenamento-do-espaco-maritimo-e-geoportal-sobre-mar-dos-acores/>.

ROELEN, Nathalie. 2018. “La Mer comme Sémiosphère”. In *Espacialidades: Revisões do Espaço na Literatura*, org. Ana Paula Coutinho, Gonçalo Vilas-Boas, Jorge Bastos da Silva, Maria de Fátima Outeirinho & Maria Hermínia Amado Laurel, 119-145. Porto: Edições Afrontamento.

ROSSET, Clément. 1973. *L'Anti-Nature*. Paris: Presses Universitaires de France.

SAMMLER, Katherine G. 2018. “The deep Pacific: island governance and seabed mineral development”. In *Island Geographies: Essays and conversations*, ed. Elaine Stratford, 10-31. London: Routledge.

SLOTERDIJK, Peter. 2011. *Bubbles: Spheres Volume I: Microspherology*. Los Angeles, CA: Semiotext(e).

STEINBERG, Philip E. 2001. *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge University Press.

URRY, John. 1990. *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London: Sage Publications.

VIRILIO, Paul. 2013. *Le littoral, la dernière frontière. Entretien avec Jean-Louis Violeau*. Paris: Sens&Tonka.

VISIT AZORES. s. d. Sítio Oficial do Turismo dos Açores. Acedido a 29 de novembro, 2021.

<https://www.visitazores.com/pt>.

ZYMAN, Daniela. 2017. *Allan Sekula: Okeanos*. Berlin: Sternberg Press.