



## **A NÁUTICA E O USO DO TERRITÓRIO: ESCALAS E EVOLUÇÃO A PARTIR DA COSTA BRASILEIRA**

### **NAUTIC IN THE USE OF THE TERRITORY: SCALES AND EVOLUTION AT BRAZILIAN COAST**

**Daniel Hauer Queiroz Telles**  
Universidade Federal do Paraná  
[daniel.hqt@gmail.com](mailto:daniel.hqt@gmail.com)

#### **RESUMO**

A abordagem territorial da náutica, desde uma perspectiva das instâncias sociais do espaço geográfico, consiste em uma proposta de análise que integra diferentes escalas espaciais e períodos temporais. Elevada a sistema técnico, esse objeto possibilita compreender as relações locais, em rede e globais. Os portos específicos para este fim são objetos técnicos centrais na investigação da náutica, desde suas primeiras expressões no litoral brasileiro, de uso popular, até as atuais características, de uso seletivo. Da vocação desportiva à promoção imobiliária e turística, tais objetos adquirem novas funções dentro do que se compreende por uso do território. Locais propensos às atividades náuticas requerem um arranjo de fatores ambientais, culturais, econômicos e políticos para evidenciar, nos dias de hoje, a forte relação simbólica e valorativa nos entornos urbanos – e periurbanos - em que estão inseridos os portos náuticos. Conclui-se que no uso náutico do território passa a predominar mais o caráter corporativo e organizacional do que banal e orgânico, como em sua gênese no Brasil.

**Palavras-chave:** Sistema técnico; uso do território; portos náuticos.

#### **ABSTRACT**

The territorial approach of nautical, from a perspective of the social instances of space, consists of a proposal of analysis that integrates different scales and periods. Understood as a technical system, this object makes it possible to understand local, regional and global relations. Ports for this purpose are fundamental technical objects in nautical research. From its earliest expressions on the Brazilian coast, from popular use to the current characteristics, selective use changes are observed. Starting from the sporting function for the valorization of real estate and tourism, these objects acquire new characteristics within what is understood by use of the territory. Places with a propensity for nautical activities require an arrangement of environmental, cultural, economic and political factors to highlight the symbolic and value relationship in the urban and periurban environments in which the nautical ports are inserted. It is concluded that the nautical use of the territory happens to predominate more to corporative and organizational than banal and organic, as in its genesis in Brazil.

**Keywords:** Technical system; use of the territory; nautical ports.

## 1 - Introdução

O artigo trata da náutica como fenômeno em sua totalidade por uma perspectiva geográfica. Tem caráter de revisão de literatura e correlação conceitual sobre resultados de pesquisa que trataram a periodização do objeto. Lançando mão de conceitos propostos por Milton Santos, considera a técnica como sendo um conjunto de relações que media sociedade e natureza permitindo a compreensão sistemática sobre o que convém denominar *território usado*. Este conceito expressa uma metodologia de abordagem para o *espaço geográfico* visando um papel ativo à Geografia (Santos et al. 2000). Desse modo, o objetivo central do trabalho é compreender o *uso náutico do território no Brasil*, a partir da evolução técnica dos portos de lazer em sua materialização espacial.

Nas sociedades contemporâneas, a variedade e coexistência de usos do território constituem relações de forças que podem ser analisadas em âmbitos da vida social. As resultantes desses embates apresentam *novas formas de organização do território* (Santos 2008a): *verticalidades*, induzidas por predomínio de *solidariedades organizacionais* que resultam de lógicas estranhas aos lugares, e *horizontalidades*, associadas a *solidariedades orgânicas*, ou seja, uma expressão de autonomia local sobre as lógicas primeiras. A coexistência dessas formas de organização não tende a um equilíbrio, mas movimentam-se dialeticamente de acordo com os vetores da *técnica, ciência e informação*, o que leva a apontamentos prévios sobre o que se entende por território usado. O *uso do território* abarca, portanto, o sentido totalizante de tais solidariedades (orgânicas e organizacionais).

A Geografia como ciência oferece contribuições conceituais que permitem olhar desde as escalas do lugar e do mundo para a compreensão de fenômenos espaciais. No presente estudo serão utilizadas escalas que auxiliam a compreender o processo evolutivo da técnica na mediação espacial da sociedade com o território. Espera-se, por fim, gerar debates e abranger a disseminação dos conceitos para uma dimensão ainda mais ampla sobre o fenômeno náutico no litoral brasileiro.

A proposta deste trabalho situa-se na elencagem e relevância de uma abordagem espacial complexa à náutica, pretendendo-lhe uma ascensão axiomática. (i) De que se trata esse conjunto de práticas nos territórios em que se materializa? (ii) Como oferecer inteligibilidade a este fenômeno desde a perspectiva geográfica? (iii) De que maneira este

fenômeno surgiu e evoluiu, no Brasil, desde os objetos técnicos que lhe dão sustentação material e o integram à uma lógica global?

O trabalho está estruturado em cinco partes. Inicialmente, em *abordagem territorial sobre a náutica* estão definidas a elencagem e justificativas dos conceitos de base. A seguir, na parte denominada *de fixos a objetos técnicos: portos náuticos e a indissociabilidade das ações*, constrói-se a caracterização do objeto de pesquisa, que possibilite sua inteligibilidade para os conceitos anteriormente apresentados. Na terceira parte, denominada *evolução técnica dos portos náuticos: análise sobre o processo de totalização*, serve-se de base empírica para o encaixe das colocações prévias, em que se destaca a proposição metodológica de matriz de periodização, como recurso metodológico de incorporação do tempo na análise espacial. Em *uso náutico do território: síntese das materializações*, realiza-se discussões dos resultados obtidos, atingindo-se o objetivo da presente discussão.

As discussões finais expõem as possibilidades de abordagem à náutica desde uma perspectiva transversal, mas que demonstre seus aspectos intrinsecamente territoriais. Entendida em sua interação entre práticas de turismo e de transportes marítimos, a náutica é chamada a evidenciar sua expressão geográfica. Atribuindo aos portos náuticos *fixos* localizados, como elemento chave de constatação sobre a forma e função da navegação de recreio, tais objetos atuam como receptores, processadores e emissores de fluxos de diferentes dimensões, origens e escalas. A gênese e evolução dos portos náuticos no Brasil é apresentada em três períodos até o entendimento sobre sua história do presente, cujos objetos técnicos nodais são as marinas. Estas caracterizam-se por ações oriundas de múltiplas escalas, desde as globalitárias, mas também dos lugares compondo a coexistência de novas formas de organização do território, entre solidariedades e contradições de uma totalização em curso.

## **2 - Abordagem territorial sobre o objeto de análise**

O *uso do território* é um conceito que parte do quadro de vida constante de todos os homens, uma asserção que se preocupa com a inequívoca condição social sobre as dinâmicas que modificam o território (Santos 2008a). É nos usos resultantes da materialização espacial da existência individual e coletiva, que diferentes fenômenos encontram-se em interação. “Sinônimo de espaço habitado” (Santos 2008a, p.137) uma

análise inevitavelmente complexa da realidade contemporânea. Nela coexistem contradições e solidariedades em que o território resulta de leituras do mundo a serem apreendidas a partir do fenômeno de interesse elegível nas dinâmicas sociais, as quais expressam materialidades do acúmulo desigual de tempos (Santos 2007).

Pretende-se oferecer inteligibilidade à náutica dando-lhe status de fenômeno existente em diversos espaços lindeiros/costeiros/ribeirinhos no mundo. Apesar de consistir em objeto de não muitas abordagens acadêmicas, trata-se o tema a partir de seu uso social o que permite uma compreensão geográfica, visando projetar-lhe, ao mesmo tempo, enquanto abordagem existencial e materialista. Tarefa possível a partir da abrangência conceitual e conceptiva da geografia somada a outros esforços metodológicos.

Uma abordagem territorial à náutica requer seu tratamento envolvido a outras instâncias sociais, tais como a cultura, a economia e a política. Partindo-se de que o espaço é, também, uma instância da sociedade (Santos 2008b) extrapola-se a interpretação do fenômeno pesquisado em recortes escalares estáticos (Telles 2015). O processo de integração do mundo contemporâneo, mediado pela técnica, ocorre sob diferentes estágios e dimensões. Isto permite a ascensão de um meio técnico a um sistema técnico que atinge, por fim, à unicidade técnica: eis a totalização em curso (Santos 2008a).

A expressão atual dos portos destinados à navegação de pessoas e voltada ao lazer remete ao processo da materialização do objeto em termos da paisagem, bem como das ações que o envolvem. Considerando que o espaço é a totalidade e a instância que dá historicidade à técnica – e que esta materializa-se em objetos e ações –, a pesquisa estabelece o viés de território usado.

Compreendida em sua complexidade, a náutica como sistema técnico se manifesta de modo diversificado, e aponta para possibilidades de entendimento úteis às suas repercussões territoriais contemporâneas. Admite-se que dotada de tal abordagem a náutica consista em um uso do território, por interferir na configuração de subespaços e em suas conexões com o mundo. Ainda que não se constituindo em assunto prioritário de maneira proporcional à sua relevância sociológica na contemporaneidade, não deixa de dotar de materialidade, sendo assim passível de inteligibilidade e, portanto, abordagem territorial.

### ***Território usado: escalas e totalidade***

Atendo às expressões espaciais úteis à análise considera-se, com Castro (1993 p.59), que "a escala não existe como medida, porque ela não fragmenta, mas, pelo contrário, integra". Lidar com a coexistência e multiplicidade de escalas é concordar que são diversas as perspectivas que permitem análise de um fenômeno espacial. Para Machado (1995), dois extremos de perspectiva escalar geográfica, complementam-se e permitem o entendimento da organização local através dos tempos – elemento essencial na captação da complexidade da vida social e territorial e nas relações do lugar com o espaço geográfico mais amplo onde está inserido (Machado 1995).

A abordagem geográfica, desde uma perspectiva materialista-histórica, dirige atenção para a confluência de escalas sobre os fenômenos espaciais, ao dedicar esforço explicativo na noção geográfica de totalidade. O mundo entendido como uma totalidade unificada pela técnica. Pela perspectiva da totalidade-mundo encontram-se as diferentes escalas de comando e de contra-racionalidades; interagidas em redes hierárquicas ou relações de proximidade, e que podem ser entendidas através da dialética existencial entre as horizontalidades e as verticalidades (Santos 2006; 2008 a; 2008 b; 2008 d).

A totalidade espacial constitui-se na perspectiva integradora de diferentes escalas de ação, ao evidenciar sucessões e coexistências. Lugar e mundo convivem por mediações técnicas diversas que permitem juntamente com as instâncias da sociedade compreender os usos do território (Santos 2008 a; 2008 c).

Apoiado pela preponderância de concepções não estáticas sobre o território, a evolução dos *sistemas técnicos* auxilia a compreender de que maneira o meio passa a ser, ao mesmo tempo, local e global. A partir de um esforço interpretativo acerca de suas relações, em que são requeridos instrumentos de análise que demonstrem a materialidade do subsistema técnico em questão, passa-se a compreender os objetos no espaço e suas relações com a sociedade, o entorno e outros objetos.

Diferentes escalas oferecem respectivas leituras sobre um determinado objeto de análise espacial. A inteligibilidade do que se analisa depende de uma abordagem que possibilite seu enquadramento conceitual e abstrato, ao mesmo tempo que ofereça uma estreita relação com o contexto em que se insere. A capacidade de abordagem pode ser ampliada ao se tratar o objeto a partir de seu caráter técnico, que o correlacionará com demais objetos e ações, ampliando para sua compreensão enquanto sistema técnico (Santos

2008d). Essa perspectiva incorpora um olhar sobre o uso do território para além de um recorte escalar estático, pois age com complexidade de fatores que influenciam tal uso, por meio da ciência e da informação (Santos 2008d).

Estipuladas as correspondências entre as escalas, mediadas pelos sistemas técnicos e períodos em que se manifestam, ascende-se a abordagem do objeto a fenômeno, oferecendo-lhe vieses que o tratem em sua condição contraditória e solidária. Constitui-se a coexistência dos acontecimentos sobre o que se analisa que variam de homólogos a hierárquicos (Santos 2008a). Resulta que o processo histórico, mais a integração da técnica em sistemas podem levar à unicidade da técnica (Santos 2008d). Meio pelo qual se estabelece a tendência perversa de comando por um motor único que segue a lógica da reprodução de desigualdades (Santos 2003; 2006; 2008 d).

É nesse íterim de complexidade metodológica e sustentação teórica próprios da Geografia do presente, que se pode propiciar uma abordagem sobre o território usado, em seus diferentes sistemas técnicos e relações interescares.

### ***Sobre a náutica e o turismo***

Entende-se por náutica um tipo de navegação. Numa tentativa de aproximação complexa, pode ser considerada um subsistema de ações integradas a campos de crescente relevância espacial: turismo e os transportes aquáticos. O deleite, desporto ou o desafio estão presentes nessa prática, diferenciando-a de outras modalidades de navegação regidas para outros fins, ou funções (políticas, militares, econômicas, logísticas, etc.). Esse enquadramento funcional da náutica tem origem na história da navegação, quando o homem se conscientizou da utilidade lúdica e desportiva dessa descoberta (Licht 1986 p.20).

Apesar do aspecto pouco preciso quanto ao enquadramento funcional da náutica no campo dos subsistemas de ações, a mesma resulta em conteúdos e dinâmicas complexas em localidades propensas à sua expressão material, como será aprofundado no tópico seguinte (Portos náuticos: de fixos a objetos técnicos e a indissociabilidade das ações). É importante apresentar, de antemão, que a náutica independe do Turismo por representar um forte apelo a demandas locais, antes de constituir-se em fator associado a viagens e transportes. Por outro lado, ambos são fenômenos de grande interposição e, até mesmo,

interdependência. O turismo é considerado um fenômeno potencializador da náutica, reformulando suas características iniciais.

Ainda que Santos não tenha dedicado discussões sobre o turismo, alguns autores dedicam-se a aproximá-lo da perspectiva espacial miltoneana. Não poucos estudos traduzem esforços trazidos numa perspectiva espacial ao turismo desde este ponto de vista epistemológico. A seguir um rápido resgate de alguns destes trabalhos<sup>1</sup>.

Rodrigues (2001) enquadra o turismo enquanto fenômeno eminentemente espacial e que, por isso, deva receber tratamento metodológico desde as categorias forma, função, estrutura e processo, tal como Santos defende (Santos 2008 b). Embora aquela autora reconheça a existência de um espaço turístico, estabelece que o mesmo não condiga com a totalidade espacial.

Cruz (2007) considera que o turismo deva ser considerado um tipo de uso do território e não pode se caracterizar como a única função de uma sociedade. Para a autora, o território é objeto de consumo de turismo, fato relativizado por Serafim e Ito (2005), ao acrescentar que ao consumo também ocorre uma forma de transformação do espaço pelo turismo. Steinberger (2009) reforça esta perspectiva, destacando para o fato de que o turismo não está presente em todo o território, mas em frações dele.

Yázigi (2009) defende uma perspectiva espacial miltoneana no entendimento do turismo e se utiliza, sobretudo, de assertivas fenomenológicas da sua obra. As solidariedades nas relações sociais são fatores fundamentais para estabelecerem-se leituras sobre o turismo não alheias ao espaço. O autor destaca o papel analítico imprescindível existente na singularidade dos lugares enquanto uma totalidade em que o turismo se insere, de maneira sistemática. Ao indissociar turismo e urbanismo, o autor questiona sobre o tratamento dado ao espaço público e à condição de cidadania (Yázigi 2000, 2003), orientando apontamentos para diferentes formas de expressão convergentes entre a náutica, o urbanismo e o turismo (Yázigi 2009).

Telles (2012) admite que o espaço turístico tenha se tornado um conceito problemático, pois foi concebido e utilizado em estudos sobre o turismo sem uma discussão teórica consagrada no âmbito da geografia. Isto se dá pela pertinência em operacionalizar

---

<sup>1</sup> Por não aprofundar nesta revisão específica incorre-se em não considerar autores importantes.

categorias espaciais subsequentes – lugar, paisagem, região, território – por parte da jovem área de conhecimento (Turismo). Nesta condição, o espaço turístico requer questionamentos de legitimidade, desde que concebido enquanto um subsistema do espaço geográfico. Sem esta compreensão corre-se o risco de esbarrar nas limitações de um espaço sectário, por tal motivo considera-se necessário a sua desconstrução (espaço turístico) e revisitação, de modo a submetê-lo à sua própria condição ontológica (Telles e Valduga 2014). Aproxima-se desta perspectiva o entendimento de Ferreira (2013) que, apesar de não reconhecer o espaço turístico, exclama para a atenção que o turismo, enquanto área do conhecimento, não seja tratado enquanto sistema fechado e isolado, pois faz parte da totalidade do espaço e, por isso, deva centralizar-se numa perspectiva humana e, inevitavelmente, territorial.

Propõe-se que a compreensão e a abordagem da náutica adquiram enquadramento sistemático sobre objetos e ações, antes de enquadrar-se em um segmento turístico, uma vez que a mesma independe do Turismo, apesar de forte sobreposição. Para efetuar a discussão sobre o fenômeno náutico, portanto, são considerados os portos náuticos enquanto parte operante de um sistema de objetos e é através de uma abordagem territorial que o turismo ascende a fenômeno e auxilia na compreensão da náutica. E é na capacidade de uma ascensão axiomática do Turismo desde o papel ativo da Geografia, que o conhecimento científico possa servir à sociedade.

### **3 - Portos náuticos: de fixos a objetos técnicos e a indissociabilidade das ações**

O objeto fixo de discussão do fenômeno espacial em tela é o porto náutico. Tipo específico de instalação que se materializa de acordo com a eminência de funções, tais objetos integram-se gradativamente ao uso do território, acompanhados pela evolução técnica.

Portos, em geral, vistos a partir de uma classe mais ampla de fixos espaciais, remetem em sua gênese aos portos naturais – sítios de interface entre continente e corpo d'água navegável. Ao passarem a apresentar uma função social ao espaço natural, seu papel a tais localidades é o de conferir-lhes um uso. Uso este que concretiza-se e dissemina-se com a história da navegação. Ao passarem a influir nos fluxos, os portos se destacam na configuração territorial como objetos técnicos.



Enquanto elementos fixos por meio dos quais interagem os fluxos, suas próprias funções se dinamizam sob diferentes níveis de influência nas atividades desempenhadas pela sociedade. Neste aspecto devem-se considerar, ainda, as sociedades localizadas em torno dos portos, aquelas que são afetadas pela atividade de navegação, que é a condição apriorística da materialização dos portos e da maneira como se arranjam. Ou seja, sua estrutura social e econômica (Santos 2008c). O porto, por este motivo, possui estreita relação com a urbanidade.

Mas os fluxos não se dão somente pelo transporte e deslocamento em corpos d'água, pois também operam em *retroterra*, a partir da importância dos portos. Estas estruturas permeiam, cada vez mais, não apenas nas cidades em que estão situadas, mas em toda a economia regional. Nesse sentido, as cidades marítimas assumem função estratégica muito além de suas administrações (Baudolin 1999; Cunha 2006; Monié e Vidal 2006), por constituírem em locais privilegiados de ação e concentração produtiva. Trata-se da favorabilidade locacional própria dos espaços litorâneos, cuja zona costeira brasileira não escapa à regra (Moraes 2006).

Ao acrescentar ao conceito de circuitos espaciais de produção o de círculos de cooperação, Santos e Silveira (2001) ampliam a dimensão informacional da técnica nas espacialidades produtivas, não permitindo encerrar-se a concepção do trabalho unicamente pela produção propriamente dita. O conceito busca abstrair a complexidade da circulação de mercadorias “demonstrando o caráter essencial dos fluxos para a realização da produção” (Castillo e Frederico 2010, p.462).

Baseando-se nas contribuições de Marx<sup>2</sup> acerca do trabalho, Santos e Silveira (2001) relacionam a ampliação da escala de produção em combinação à contração da área, levando “à aglomeração dos trabalhadores, à agregação de vários processos e à concentração dos meios de produção” (Marx<sup>3</sup> apud Santos e Silveira 2001). De modo que circuitos produtivos e círculos de cooperação, juntos:

mostram o uso diferenciado de cada território por parte das empresas, das instituições, dos indivíduos e permitem compreender a hierarquia dos lugares desde a escala regional até a escala mundial. São

---

<sup>2</sup> MARX, Karl. *Capital, a critique of political economy*. Tradução da 4ª ed. Alemã de Samuel Moore e Edward Aveling. Nova York: The Modern Library, 1906.

<sup>3</sup> Ibid.

manifestações complementares da redução da arena e da ampliação da área de produção. (Santos e Silveira 2001, p.144).

Muito embora sejam os lugares que exprimam a funcionalização do mundo (Santos e Silva 1995), é a partir da técnica que entende-se “a relação do lugar com o mundo, posto que a técnica é a base de realização da mundialidade como totalidade empírica” (p.698). Ora expressa nos fixos, ora nos fluxos: portos e navegação compreendem essa conectividade dos locais com o globo. Neste interim a noção de unicidade técnica permite associar o objeto de análise à totalidade-mundo.

A totalidade, para Santos é uma propriedade do espaço geográfico. A totalidade produzida e em produção convivem “no mesmo momento e nos mesmos lugares” resultando numa totalidade estruturada (Santos 2008b, p.119). Para este autor, “a noção de totalidade subentende a noção de tempo porque a realidade é um estado, mas é também uma totalização em marcha. É uma situação; uma situação em mudança” (Ibid., p.219). À importância metodológica, em geografia, para o aspecto da situação, Silveira (1999) aprofunda:

Trata-se, assim, de cindir a geografia do mundo em subtotalidades, que se tornam estruturas significativas para cada conjunto de eventos. Uma cisão da totalidade é uma nova totalidade com um significado, uma estrutura num conjunto mais abrangente, uma estrutura e um sistema porque sua realidade é dada pelo movimento (1999, p.24).

Então, a totalidade espacial é estrutura social e processo histórico, tendo um aspecto duplo em face do movimento conferido à sociedade e à história.

Através da navegação, as sociedades passam a integrar-se em dinâmicas de diferentes funções (comerciais, povoamento, militares), tem-se uma prática que é disseminada “por uma estrutura representada pelas relações sociais que se manifestam através de processos e funções” (Santos 2008c). Ao considerar-se que as funções são desempenhadas de acordo com o objeto criado (Santos 2008c), os portos passam a se materializar de acordo com diferentes funções, o que lhes confere uma tipologia enquanto objetos técnicos.

De acordo com as classificações sobre os portos, de maneira geral, predominam quanto às suas funções econômicas (Gaur 2005) ou estratégicas, no âmbito da competitividade logística internacional. Considerar que portos tenham uso turístico é ainda incipiente no contexto do estado da arte.

As contribuições internacionais, sobretudo de países europeus e norte-americanos, trazem relatos avançados sobre experiências consolidadas, bastante diferentes da realidade brasileira. Desde perspectivas mais amplas e estruturadas, aqueles países possuem avanços em pesquisas sobre a náutica, uma vez que suas realidades históricas e econômicas favorecem a consolidação no assunto e de sua relativa permeabilidade na vida social. Trata-se de uma aderência cultural acumulada da sociedade contemporânea às práticas náuticas não verificada com mesma intensidade no caso brasileiro (Telles 2013).

Lukovic (2012) dirige preocupações metodológicas pertinentes aos portos náuticos, propondo uma sistematização entre atividades principais, secundárias e adicionais relacionadas à indústria do turismo náutico. As atividades principais do meio náutico se dão a partir de três elementos: portos de atracagem, serviços de capitania<sup>4</sup> e cruzeiros. As atividades secundárias se referem a diversas particularidades de lazer e turismo com referência à água e lugares marítimos. Por fim, atividades adicionais referem-se ao universo das relações produtivas desde a produção de embarcações, oferta de bens e serviços turísticos e de formação para a náutica, entre outros (Lukovic 2012).

Por constituírem objetos técnicos, os portos náuticos enquadram-se em uma apreensão sistemática sobre a mediação da técnica na organização do espaço, por requerer níveis especializados de tecnologia e informação, o que incorre no fato de que portos além de cumprirem importante papel no processo produtivo, também apresentam suas ações nos círculos de cooperação interescalar.

Os fluxos, que se constituem na expressão de dinâmicas por onde a sociedade confere função aos fixos, podem ser ampliados em sua capacidade explicativa na abordagem territorial. O caráter social do espaço geográfico, que lhe incide a atribuição de instância (Santos 2008c) permite tal aplicação conceitual, uma vez que as intencionalidades presentes nos fluxos mais adequam-se à denominação de ações.

Ações e objetos compartilham as dinâmicas sociais cujo substrato que lhes confere vida é o espaço. De modo que o espaço tem sido o meio pelo qual a história da técnica é realizada (Santos 2008a). Por isso, também, uma totalidade em curso que, a cada período

---

<sup>4</sup> Do equivalente em inglês *charter*.

recebe uma série de elementos orientadores de que curso os lugares seguem, numa confluência de forças externas e internas à escala local.

## 5 - A evolução técnica dos portos náuticos: análise sobre o processo de totalização

Portos náuticos expressam funcionalidades predominantes a cada época representadas por transportes, esportes e turismo. É nesta ordem evolutiva que integram-se à evolução técnica e aos sistemas de ações. Sendo que tais objetos reúnem as diversas ações da sociedade, o uso náutico do território passa pelo entendimento da multiplicidade funcional que esses objetos exercem na formação espacial.

O surgimento e a evolução dos portos náuticos é representado em três períodos: *clubes de remo e de regatas*, *iates-clubes* e *marinas* (Figura 1). Cada período histórico relaciona-se às particularidades territoriais de seu tempo.

**Figura 1.** Evolução dos portos náuticos no Brasil



**Fonte:** Telles (2012)

A gênese marca uma época de aproximação das sociedades à náutica por meio de práticas esportivas vinculadas aos lugares. Tais modos de utilização do território, ainda que existam especificidades em meio a um contexto geográfico mais amplo, permitem uma compreensão sobre o “resultado do trabalho de sociedades diferentes com base em sua diversidade cultural” (Santos 2008c p.34). Antes do processo de modernização do país, em épocas de baixa integração regional, suas principais cidades tinham vínculos de proximidade com a navegação – sobretudo marítimos.

O caráter desportivo e de lazer em proximidades às praias propícias à atividade marcava o *nautismo* (sic) enquanto fenômeno das bacias de navegação (Sonnich 2010). Os Clubes de Regatas e Remo no Brasil surgiram na segunda metade do século XIX e início do século XX nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul (Licht 1986), com a fundação de agremiações náuticas cujo vínculo mais importante era o de promover agendas locais de competições e festivais em torno da navegação de recreio.

Em período em que uma série de fatores políticos de investimento em grandes projetos culminaram na integração regional do país, a era dos iates-clubes disseminou a náutica em outros locais no país. O progresso técnico da náutica se deu de maneira atrelada a interesses de um grupo restrito de pessoas afirmando-a em localidades seletas. A hegemonia das rodovias e do automóvel tornava outros modais de transporte, tal como o hidroviário, obsoletos e, com isto, o subsistema de navegação desportiva, de lazer e recreio passava a desestimular-se no contexto nacional da época contribuindo para que a náutica se identificasse com determinados grupos sociais.

A implantação de marinas, nos fins da década de 1970 e início de 1980, não ocasionou menores restrições. As atuais marinas constituem-se na evolução de instalações anteriormente denominadas portos desportivos e posteriormente, iates clubes. Na atualidade, as marinas atuam como equipamentos e/ou infraestruturas urbanas relevantes à organização do território.

Apesar de apresentar potencial de dinamização territorial sob a perspectiva das relações de trabalho e da identificação espacial, as marinas preservam características de fundo mantidas: a de baixa permeabilidade social em torno dos portos náuticos. Mediante a abertura de mercados, o empresariamento urbano e a própria sofisticação na produção de embarcações, as relações espaciais prevaleceram verticais, onde nota-se as marinas como expressão da concentração espacial das relações de trabalho.

## **6 - O uso náutico do território: síntese das materializações**

Objetos e ações, vistos desde o que se propõe denominar sistema técnico náutico, permitem estabelecer uma análise específica sobre o uso do território. O território usado expressa a historicidade do fenômeno em tela, de surgimento com base em solidariedades orgânicas que se davam sobre relações de proximidade: menos regidas por obstáculos hierárquicos do que por iniciativas de vizinhança. Em um segundo período, através da

popularização do automóvel e do turismo, verificou-se uma ampliação do circuito espacial produtivo, sobretudo pela conversão de praticantes em consumidores, ao passo que estes confinaram-se nos portos de lazer sob o formato de clubes sociais. Isto fez com que se distanciassem as solidariedades orgânicas em torno dos portos náuticos.

Em um terceiro período, as relações tornaram-se verticais, onde observa-se que as marinas são a expressão da concentração espacial das relações de trabalho. Em um primeiro momento, como resultados de política pública centralizada, que se utilizaria do discurso do Turismo como promotor de desenvolvimento nacional, mas de controversa verificação, sob o ponto de vista social, humano e territorial (Bertoncello 1992).

Tais instalações passam a oferecer vantagens locacionais para a entrada de empresas estrangeiras no mercado brasileiro, decorrente da ausência de regulamentação específica para a *náutica como subsistema independente* da indústria naval, da indústria marítima, e do próprio turismo de cruzeiros. O Ministério do Turismo limita-se a promover um ambiente corporativo ideal ao setor sem ater-se às estratégias de interesses locais, permitindo entender que os círculos de cooperação tiveram guinado a interesses estranhos aos lugares de práticas do nautismo (Sonnich 2010; Telles 2012).

Ao confluírem ações da esfera política, econômica e cultural, tem-se um suporte multidimensional pelo qual pode-se projetar uma síntese que responda pela caracterização do uso náutico do território. No caso brasileiro, este pode ser considerado múltiplo, não sem permitir uma análise crítica sobre suas referências com o turismo e os transportes marítimos, voltados a interesses pouco condizentes com o espaço banal, mas sim do fluxo de mercadorias, da reticularização do espaço, das verticalidades.

Os portos náuticos assumem, em períodos distintos, funções desde centros desportivos a clubes sociais e, finalmente, empresas. Por este motivo o uso náutico do território litorâneo apresenta sua face orgânica, mas prevalecem àquelas de caráter organizacional, ou seja, o uso náutico corporativo, mesmo em locais com propensão às suas práticas pretéritas.

## 7 - Considerações Finais

A análise sobre a mediação técnica dos portos náuticos no Brasil permitiu a identificação de três períodos. Inicia no início do século XIX, quando conformado por um *meio técnico* pelo qual se firmavam práticas locais orgânicas, menos funcionais e mais expressivas de uma maneira de apropriação do homem sobre o meio. Em meados do século XX passa a *sistema técnico*, complexificando a náutica (navegação de esporte, lazer e recreio) por atribuir funcionalidade aos portos náuticos. Ao mesmo tempo ampliando a escala territorial de origem da demanda, selecionando os praticantes e culminando em locais de uso restrito reproduzindo-se de maneira semelhante em alguns locais do litoral brasileiro. Finalmente, apresentam-se como expressão da *unicidade técnica*, ao abrirem-se a lógicas de mercado.

Cada fase afeta a *formação socioespacial* (Santos 2005) dos territórios em torno dos portos náuticos, e lhes conectam predominância – embora nunca exclusividade - de lógicas locais, nacionais ou globais. Eis que o que se constata, o uso náutico do território exprime *acontecimentos homólogos, complementares e hierárquicos* (Santos 2006) em constante transformação e predominância, testemunhando contradições e solidariedades apontando para o distanciamento das relações orgânicas em relação às organizacionais (Santos 2008 a).

Reconfiguram-se as relações de sociabilidade em torno das práticas náuticas, mas predomina a menor integração com o território local do que organizacional. Na eminência de formas territoriais protagonizadas pela náutica em outros países, verifica-se que a desregulamentação do turismo e a precariedade na malha hidroviária para navegação não comercial no Brasil, resultam em um quadro de uso da náutica no território litorâneo sob tendências concentradoras. Neste panorama, marinas incumbem-se de direcionar a reticulação espacial até a abertura globalitária das ações náuticas, mais em torno de um setor produtivo do que de espaços de sociabilidade, ou espriadores de identificação. Por outro lado, a organicidade presente em suas expressões banais extrapola a mera função utilitarista, contemplando ações do cotidiano e espaços de convívio e de trabalho. Demonstra-se que os portos náuticos, num paradoxal sentido de suas existências na formação socioespacial, são mediadores entre a racionalidade global e reticular do

território e as características próprias do lugar; em que usuários e vizinhança não sejam desconsiderados como formadores de ambiência e imagibilidade de um mesmo território.

## REFERÊNCIAS

BAUDOULIN, T. A cidade portuária na globalização. In SILVA, G. e COCCO, G (orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DPA Editora, 1999.

BERTONCELLO, R. V. **Processo de modernização e espaço local: o caso do município de Angra dos Reis (RJ)**. Dissertação de Mestrado em Ciências. Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1992.

BRASIL Ministério do Turismo **Turismo Náutico: orientações básicas**. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Brasília, 2008.

CASTRO, I. E. Problemas e alternativas metodológicas para a região e o lugar. In: SOUZA, M. A. et alii (org.). **Natureza e sociedade de hoje: uma leitura geográfica**. São Paulo: Hucitec, 1993.

CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. In: **Sociedade & Natureza**. Uberlândia, 22(3): 461-474, dez. 2010.

CUNHA, T. P. **Portugal e o Mar: à redescoberta da Geografia**. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2011.

CRUZ, R. A. **Geografias do turismo: de lugares a pseudo-lugares**. São Paulo; Roca, 2007.

FERREIRA, S. W. R. A inserção do espaço geográfico na política de turismo. In: **Território, Estado e políticas públicas espaciais**. STEINBERGER, M. (org.). Brasília: LER Editora, 2013.

GAUR, P. (2005). **Port planning as a strategic tool: a typology**. Institute of Transport and Maritime Management Antwerp, University of Antwerp.

GOMES, P. C .C. Um lugar para a Geografia: contra o simples, o banal e o doutrinário. In: **Espaço e Tempo: complexidade e desafios do pensar e do fazer geográfico**. MENDONÇA, F. LOWEN-SAHR, C. L.; SILVA, M. (org). Curitiba: Anpege, 2009.

LETT JR, J. W. Ludic and Liminoid aspects of Charter Yacht Tourism Em the Caribbean. In: **Annals of Tourism Research**. V.10. 1983.

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



LUKOVIĆ, T. (2012). **Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies**. Kasimoglu, M. (Org.). Disponível em: [www.intechopen.com/books/visions-for-global-tourismindustry-creating-and-sustaining-competitive-strategies/nautical-tourism-in-the-function-of-the-economicdevelopment-of-europe](http://www.intechopen.com/books/visions-for-global-tourismindustry-creating-and-sustaining-competitive-strategies/nautical-tourism-in-the-function-of-the-economicdevelopment-of-europe) Acessado em 12/04/2013.

MACHADO, L. O. Angra dos Reis: Porque olhar para o passado. In: **Diagnóstico sócio-ambiental do município de Angra dos Reis**. Rio de Janeiro: convênio Furnas - UFRJ, 1995.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, dez. 2006, vol. 40, n.6, p. 975-995. ISSN 0034-7612.

MORAES, A. C. R. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil**: elementos para uma Geografia do Litoral Brasileiro. São Paulo: Annablume, 2007.

RODRIGUES, A. **Turismo e espaço**: rumo a um conhecimento transdisciplinar. São Paulo: Hucitec, 2001.

SANTOS, M. **O País distorcido**: o Brasil, a globalização e a cidadania (organização, apresentação e notas de Wagner Costa Ribeiro e ensaio de Carlos Walter Porto Gonçalves), Publifolha, São Paulo, 2002.

\_\_\_\_\_ **Economia Espacial**. 2ª Edição (1979). São Paulo: Edusp, 2003.

\_\_\_\_\_ **Da Totalidade ao Lugar**. 1ª Edição, 1ª Reimpressão (2005). São Paulo: Edusp, 2005.

\_\_\_\_\_ O Retorno do Território In: Santos, M.; Souza, M. A. A.; Silveira, M. L. (org.) **Território: Globalização e Fragmentação**. 5ª Ed. São Paulo: Hucitec, 2006.

\_\_\_\_\_ **Pensando o espaço do homem**. 5ª Ed. 1ª Reimpr. São Paulo: Edusp, 2007.

\_\_\_\_\_ **A Natureza do Espaço – Técnica e tempo razão e emoção**. 4ª Edição, 4ª Reimpressão (1996). São Paulo: Edusp, 2008a.

\_\_\_\_\_ **Espaço e Método**. 5ª Edição (1985). São Paulo: Edusp, 2008b.

\_\_\_\_\_ **Por uma Geografia Nova**: da crítica da geografia a uma geografia crítica. 4. 6ª ed. 1ª reimpressão (1978). São Paulo: Edusp, 2008c.

\_\_\_\_\_ **Técnica, Espaço, Tempo – Globalização e Meio Técnico-científico-informacional**. 5ª Ed. (1994) São Paulo: Edusp, 2008d.

\_\_\_\_\_ **Por uma outra Globalização**: do pensamento único à consciência universal. 19ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.

SANTOS, M.; SILVA, A. B.; A questão do meio ambiente: desafios para a construção de uma perspectiva transdisciplinar. In: **Anales de Geografia de la Universidad Complutense**. 695-705. Madrid, 1995.

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

SANTOS, M. *et al.* O papel ativo da geografia: um manifesto. **XII Encontro Nacional de Geógrafos**. Florianópolis, 2000.

SERAFIM, X. S. S.; AZEVEDO, C. Turismo e espaço: uma leitura geográfica da interferência da atividade turística no processo de (re) organização sócio-espacial do município de João Pessoa-PB. **Scripta Nova**. Revista electronica de geografia y ciencias sociales. Barcelona, vol. IX. Núm.194 (116), 1 de agosto de 2005.

SILVEIRA, M. L. Uma situação geográfica: do método à metodologia. In: **Revista Território**. Ano IV, nº6, jan.jul. 1999.

STEINBERGER, M. O uso turístico do território: referencial teórico e empírico. In: Marília Steinberger (org.). **Territórios turísticos no Brasil Central**. Brasília: LGE Editora, 2009.

SONNIC, E. Une activité touristique et de loisir « amphibie » entre espaces de pratiques et territoires de gestion: la plaisance, Em: **Confins** [Online], v.8, Março 2010. URL : <http://confins.revues.org/6319> ; DOI : 10.4000/confins.6319

TELLES, D. H. Q. **Possibilidades de reorganização territorial apoiada na imagem náutica a partir de Angra dos Reis-RJ**. Tese de Doutorado em Geografia Humana. Universidade de São Paulo, 2012.

\_\_\_\_\_ Marinas e náutica no litoral brasileiro: aportes metodológicos introdutórios para a pesquisa e o planejamento territorial do turismo. In: **El Periplo Sustentable**. N.25 Jul-Dic 2013.

TELLES, D. H. Q. Uso náutico do território e políticas de turismo no Brasil: técnica, trabalho e informação a partir de marinas em Angra dos Reis-RJ. In: **Revista do Departamento de Geografia- SP**, Volume 27 (2014), p. 248-281.

\_\_\_\_\_ Escalas do meio náutico e a mediação territorial no Brasil: reflexões sobre o turismo em marinas angrenses. **Geosul**, Florianópolis, v. 30, n. 59, p. 67-94, set. 2015.

YAZIGI, E. **O mundo das calçadas**. São Paulo. Imprensa oficial – Humanitas: FFLCHUSP, 2000.

\_\_\_\_\_ **Civilização urbana, planejamento e turismo: discípulos do amanhecer**. São Paulo: Contexto, 2003.

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