

Apresentação

Portos e cidades portuárias diante dos novos paradigmas da circulação de mercadoria

As cidades portuárias enfrentam múltiplos e complexos desafios que supõem respostas inovadoras do ponto de vista de sua capacidade de integrar as dimensões comercial, econômica, social, ambiental e urbanística do desenvolvimento dos portos marítimos. Diante desses desafios, a Geografia Portuária, sob o impulso de pesquisadores como Brian Slack, Yehuda Hayuth, Claude Comtois, James Wang, Jean Paul Rodrigue, Theo Notteboom, Jean Debrie, Peter Hall, Herman Hesse etc. passou a incorporar novos temas de estudos, questionamentos e problemáticas em um contexto de renovação conceitual e metodológica da disciplina. Os artigos sobre cidades portuárias publicados nesse número da revista *Espaço Aberto* ilustram esse esforço de renovação diante das profundas mutações experimentadas pelo transporte marítimo, pelos espaços portuários e pela logística.

Na segunda metade do século XX, modelos teóricos elaborados por geógrafos como James Bird (1963), Brian Hoyle (1988; 1989) ou André Vigarié (1979) ofereceram chaves de análise muito relevantes para investigar a evolução das relações entre centros urbanos e portos. Depois da Segunda Guerra Mundial, a expansão do comércio internacional e a reorganização do espaço econômico contribuíram para a massificação dos tráfegos de graneis e de carga geral, alavancando uma dupla dinâmica de especialização e ampliação da capacidade de carga dos navios. Os portos tiveram que se adaptar, especializando seus cais para receber graneis líquidos (petróleo e derivados em particular) ou sólidos (minérios, grãos etc.) e carga geral, além de ampliar suas instalações para que navios gigantes possam atracar.

Esse “determinismo tecnológico” contribuiu para a crise do tradicional *sistema porto-cidade* (CHALINE, 1994¹), em que a expansão das atividades portuárias participava intensamente dos desenvolvimentos urbanos e vice-versa (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012;² MARTNER PEYRELONGUE; MORENO MARTINEZ, 2001³). Os modelos teóricos *Anyport* de James Bird (1963) e de evolução cronológica da interface cidade-porto de Brian Hoyle (1989) apontam para uma sucessão linear de etapas de desenvolvimento dos portos cuja atividade se distancia progressivamente do núcleo original localizado no centro histórico da cidade. O “íntimo vínculo físico/morfológico e funcional com o tecido urbano dentro de uma relação simbiótica de beneficiamento mútuo” (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012) esfalece-se aos poucos sob o efeito da crescente funcionalização do solo urbano que segrega horizontalmente espaços urbano e portuário via o estabelecimento de muros de separação e fileiras de armazéns de grande porte (HAYUTH, 1982;⁴ CHALINE, 1994; HOYLE, 1989; 1988⁵).

Concomitantemente há a (re)localização das atividades para fora das áreas centrais e a instalação de Zonas Industrial-Portuárias (ZIP) em estuários ou fachadas marítimas cada vez mais distantes dos centros urbanos (Itaguaí, Suape, Vila do Conde, Baixada Santista,

no caso do Brasil) (VIGARIÉ, 1979; 1981⁶; GONÇALVES; NUNES, 2008;⁷ MONIÉ, 2011;⁸ COCCO; SILVA, 1999⁹).

Na sua contribuição a esta revista, intitulada "Relação porto-cidade: entre diferentes modelos analíticos uma reflexão sobre o caso de Santos, SP", Rita de Cássia Ariza da Cruz e Ronaldo dos Santos Ornelas propõem uma análise sintética da evolução das relações entre as duas entidades espaciais na Baixada Santista. A transformação da cidade e da economia urbana, o gigantismo naval e a reestruturação da atividade portuária, assim como as novas demandas da sociedade, impuseram novos desafios às autoridades locais, cujas inovações institucionais buscam recriar um sistema porto-cidade benéfico ao desenvolvimento urbano e econômico.

As políticas locais de fixação local de valor agregado nos espaços retroportuários devem, no entanto, considerar que o sistema marítimo portuário mundial é hoje estruturado por operadores logísticos que administram redes globais de circulação de mercadorias atendendo às demandas de um espaço econômico mundial transformado em arquipélago pela reestruturação produtiva e a multilocalização da manufatura (VELTZ, 1999;¹⁰ HESSE; RODRIGUE, 2006;¹¹ RODRIGUE, 2006;¹² MONIÉ; VASCONCELOS, 2012). Esse novo espaço econômico mundial é integrado por redes logísticas cada vez mais eficientes que reposicionaram as cidades marítimas no jogo de xadrez da circulação mundial (SLACK, 1993; HAYUTH, 1982; COCCO; SILVA, 1999).

A relevância da figura tradicional do tríptico (*tryptique*) portuário de André Vigarié (1979), que permitia apreender a organização geral do espaço marítimo e portuário e sua evolução ao longo da história, é em parte questionada pelas novas dinâmicas da circulação das mercadorias (DUBREUIL, 2015). De acordo com Brian Slack, a cidade portuária perde progressivamente sua capacidade de organização do serviço de transporte sob o efeito da constituição pelos operadores logísticos globais de redes multimodais de circulação de porta a porta que transformam o porto em simples nó de transbordo entre o espaço marítimo (*foreland*) e a hinterlândia terrestre (SLACK, 1993;¹³ OLIVIER; SLACK, 2006).

O imperativo de fluidez imposto pelos operadores fragmenta o espaço portuário em terminais de contêineres inseridos em uma rede de terminais administrada globalmente (SLACK, 1993; HAYUTH, 1982; HESSE, 2004¹⁴). No Brasil, essa lógica espacial fragmentária e reticular pode, por exemplo, ser observada em Manaus, onde quatro terminais privativos (TUP Super Terminais, TUP Chibatão, TUP Chibatão 2 e TUP JF Oliveira) competem para um mercado de 400 mil contêineres ao ano sem que o porto e a cidade tenham uma participação muito relevante na definição de orientações setoriais (MONIÉ, 2015¹⁵).

No artigo intitulado "O porto como nó de articulação entre os âmbitos local e global", Carlos Martner Peyrelongue destaca a importância dos terminais portuários como nós estratégicos de integração das diversas escalas da produção e da circulação de mercadorias. Segundo o pesquisador mexicano, "o porto não seria um nó simples que vincula um lugar com outro, mas um nó peculiar que exerce atração sobre múltiplas redes e, ao mesmo tempo, produz uma articulação múltipla de âmbitos territoriais desiguais e distantes". Para escapar da desvinculação com o espaço local e promover o papel desenvolvimentista do porto, a formação de uma rede de atores mobilizando-se em prol da criação de serviços de valor agregado é, de acordo com Martner Peyrelongue,

imprescindível. Convém, no entanto, ressaltar que, até o presente momento, raros são os exemplos de mobilização bem-sucedida de reaproximação do porto e da cidade no bojo de projetos de desenvolvimento apostando na fixação local de valor agregado (COCCO; SILVA, 1999; GRAND JR., 2012;¹⁶ MONIÉ, 2011).

No artigo seguinte, “Regionalização portuária: rumo a uma nova fase no desenvolvimento portuário”, Jean-Paul Rodrigue e Theo Notteboom analisam de que maneira os operadores das redes logísticas recorrem à multimodalidade para desenvolver estratégias de minimização das rugosidades institucionais, operacionais e técnicas que penalizam a fluidez da circulação. De acordo com os autores, estamos diante de um “novo paradigma de distribuição de mercadorias” que exige novas abordagens conceituais e metodológicas. A contribuição dos autores é, assim, fundamental para entender a transformação profunda das hinterlândias portuárias.

Conceito central da geografia portuária, a hinterlândia tradicional corresponde ao “espaço terrestre onde o porto vende seus serviços e, conseqüentemente, encontra seus clientes” (VIGARIÉ, 1979). Todo porto dispõe, assim, de uma área de mercado cativa onde capta e direciona fluxos em situação monopolística (*mainhinterland*). A concorrência interportuária opera somente no limite da zona de influência de cada cidade portuária (*marginhinterland*). Figura espacial típica de um mundo ordenado pela distância, a hinterlândia era, assim, um território-zona organizado segundo princípios de contiguidade geográfica (TAAFFE, E.; MORRILL, R.; GOULD, P., 1963;¹⁷ ARAUJO FILHO, 1969;¹⁸ VIGARIÉ, 1979; DUBREUIL, 2005¹⁹).

Notteboom e Rodrigue asseveram que, depois das fases da modernização portuária (1980/1990) e do movimento de fragmentação dos complexos portuários (1990/2000), ingressamos na fase da regionalização portuária caracterizada pela interiorização de funções e atividades tradicionalmente realizadas no retroporto como despacho aduaneiro, fiscalização das autoridades sanitárias, triagem das mercadorias, operações de montagem, prestação de serviços logísticos etc. A regionalização é, no entanto, tributária de infraestruturas de transporte terrestres e nó de comunicação eficientes nas novas hinterlândias: portos secos, plataformas logísticas e corredores de transporte constituem, por isso, nós e vetores essenciais das redes de circulação integradas.

Esse imperativo de fluidez imposto pelos atores que hegemonizam o transporte marítimo, a operação portuária e a prestação dos serviços logísticos de porta a porta exerce, no entanto, pressões insustentáveis sobre os litorais e as cidades marítimas em um contexto de crescente concentração da população mundial e das atividades econômicas nas zonas costeiras e de “maritimização” da economia mundial sob o efeito da emergência de nações apostando no comércio exterior como vetor de inserção no espaço global de fluxos (GUERRERO; RODRIGUE, 2012;²⁰ MONIÉ, 2011). Os conflitos de uso geram uma multiplicação de tensões entre atores cujos espaços de engajamento (COX, 1998²¹) questionam a escala do interesse geral. Paralelamente, a crescente sensibilização da sociedade frente aos impactos sobre o meio ambiente e a qualidade de vida provocados por um modelo produtivista que alcança seus limites obriga atores estatais e privados a integrar a dimensão ambiental nas estratégias de desenvolvimento portuário (CUNHA, 2002; 2006;²² LAVAUD-LETILLEUL, 2007²³).

Nos países centrais, mobilizações cidadãs e quadros regulatórios rigorosos obrigam os operadores de terminais portuários e de redes logísticas a adotar tecnologias e

modelos de gestão, limitando os impactos das atividades no meio ambiente e soluções de transporte consideradas mais sustentáveis (HALL, O'BRIEN, WOUDEMA, ., 2013²⁴). Essas tensões estimulam a inovação em termos de governança urbana e portuária (COMTOIS; SLACK, 2003²⁵). Nos países emergentes que se inserem cada vez mais no espaço global dos fluxos e recebem investimentos de grande porte visando a ampliar a capacidade física dos seus sistemas portuários, a problemática ambiental tem também adquirido maior relevo desde o início dos anos 2000.

No artigo intitulado “Gestão Ambiental Portuária. Desafios, possibilidades e inovações num contexto de globalização”, Dione Iara Silveira Kitzmann, Milton Lafourca de Asmus e Pedro Henrique Wisniewski Koehler analisam as políticas estatais brasileiras de gestão e mitigação dos impactos ambientais provocados pela atividade portuária em um período de intensificação dos tráfegos e reestruturação da arquitetura institucional e operacional do setor portuário no Brasil. Analisando mais especificamente o caso de Rio Grande, os autores destacam que “a adoção de novas práticas de gestão ambiental com sustentabilidade institucional, financeira e com o respaldo e apoio dos atores sociais envolvidos (trabalhadores portuários, Autoridade Portuária etc.)” pode sinalizar a emergência de uma nova “cultura portuária” para enfrentar os desafios do século XXI.

O autor Ícaro Cunha, no artigo intitulado “Processo de diálogo entre o porto, a Agência Ambiental e o Público: a construção da Agenda Ambiental Portuária em Santos”, também reflete sobre a dimensão ambiental da gestão portuária e do território urbano nas cidades marítimas. Para além das soluções tecnocráticas, a mobilização da sociedade local constitui um ingrediente estratégico para administrar as complexas situações de conflito que enfrentam cidades portuárias do porte de Santos. A construção de plataformas de negociação abertas e dinâmicas representa, nesse contexto, um esforço maior de construção de uma gestão ambiental cidadã.

Dessa forma, os artigos publicados sobre a temática em questão foram redigidos por autores de horizontes e formação diversas que ilustram a capacidade dos pesquisadores sobre cidades portuárias de propor abordagens inovadoras e novas problemáticas que contribuem para a renovação da Geografia Portuária.

Frédéric Monié
Universidade Federal do Rio de Janeiro

1 CHALINE, C. (dir.). *Ces ports qui créèrent des villes*. Paris: L'Harmattan, 1994.

2 MONIÉ, F.; NICO VASCONCELOS, F. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Confins*, n.15, 2012. Disponível em: <<http://confins.revues.org/7685>>.

3 MARTNER PEYRELONGUE, C.; MORENO MARTINEZ, M. A. Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional su impacto em los puertos mexicanos. *Santandila*: Publicacion temática, n.162, Secretaria de Comunicaciones Transportes/Instituto Mexicano del transporte, 2001.

4 HAYUTH, Y. The port-urban interface: an area in transition. *Area*, n.3, 1982, p.219-24.

5 HOYLE, B. Development Dynamics at the Port-City Interface. In: HOYLE, B. S.; PINDER D. A.; HUSAIN M. S. (eds.). *Revitalising the Waterfront*. London: Belhaven Press, 1988, p.3-19.

HOYLE B. The port-city interface: trends, problems, and examples. *Geoforum*, Amsterdam, n.4, 1989, p.429-35.

-
- 6 VIGARIÉ, A. *Ports de commerce et vie littorale*. Paris: Hachette, 1979.
- VIGARIÉ, A. Maritime industrial development areas: structural evolution and implications for regional development. In: HOYLE B. S.; Pinder D. A. (eds.). *Cityport. Industrialization and Regional Development*. Oxford: Pergamon Press, 1981, p.429-35.
- 7 GONÇALVES, A., NUNES, P. L. A. *O grande porto. A modernização do porto de Santos*. São Paulo: Realejo, 2008.
- 8 MONIÉ, F. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil. In: SILVEIRA, M. R. (org.) *Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil*. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p.229-330.
- 9 COCCO, G.; SILVA, G. (dir.). *Cidades e portos*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- 10 VELTZ, P. *Mundialización, ciudades territorios*. Barcelona: Ariel, 1999.
- 11 HESSE, M.; RODRIGUE, J.-P. Guest Editorial: Transportation and Global Production Networks. *Growth and Change*, v.37, n.4, p. 599-609.
- 12 RODRIGUE, J.-P. Transportation and the Geographical and Functional Integration of Global Production Networks. *Growth and Change*, v.37, n.4, 2006, p.510-25.
- 13 SLACK, B. Pawns in the game: ports in a Global Transportation System. *Growth and Change*, v.24, n.4, 1993, p.579-88.
- 14 HESSE, M.; RODRIGUE, J.-P. The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*, v.12, n.3, 2004, p.171-84.
- 15 MONIÉ, F. As cidades portuárias diante do imperativo de fluidez. Território, circulação e reestruturação das hinterlândias dos portos. In: CRUZ, A. M.; ARIZA, R. C. (orgs.) *Território e Circulação. A dinâmica contraditória da globalização*. São Paulo: Annablume, 2015.
- 16 GRAND JR., J. A municipalização portuária em Itajaí e a redefinição das relações entre cidade e porto. *Confins* [Online], n.15, 2012.
- 17 TAAFFE, E.; MORRILL, R.; GOULD, P. . Transport expansion in underdeveloped countries. *Geographical Review*, n.53, 1963, p.503-29.
- 18 ARAÚJO FILHO, J. R. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro: Série Biblioteca geográfica brasileira, Fundação IBGE, 1969.
- 19 DUBREUIL, D. Le triptyque portuaire est-il toujours pertinent? L'exemple des services maritimes de cabotage. *Flux*, n.59, 2005, p.46-58.
- 20 GUERRERO, D.; RODRIGUE, J.-P. *The Waves of containerization. Shifts in global maritime Transportation*. 2012. Disponível em: <<http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00725078>>.
- 21 COX, K. R. Spaces of Dependence, Spaces of Engagement and the Politics of Scale, or: Looking for Local Politics. *Political Geography*, v.17, n.1, 1998, p.1-23.
- 22 CUNHA, I. Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. *Revista de Administração Pública*, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, v.40, n.6, 2006, p.1019-40.
- CUNHA, I. Conflitos ambientais das atividades portuárias e política de gerenciamento costeiro. In: JUNQUEIRA, L. (org.) *Desafios da modernização portuária*. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- 23 LAVAUD-LETILLEUL, V. *Ports: la tentation du tout-réseau face aux pesantiers du territoire?* XLIII^{ème} colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française (ASRDLF). Grenoble-Chambéry, 2007.
- 24 HALL, P.; O'BRIEN, T; WOODSMA, C. Environmental innovation and the role of stakeholder collaboration in West Coast Gateways. *Research in Transportation Economics*, n.42, 2013, p.87-96.
- 25 COMTOIS, C.; SLACK, B. Innover l'autorité portuaire au 21^e siècle: un nouvel agenda de gouvernance. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n.44, 2003, p.11-24.

