

O Porto como Nó de Articulação entre os Âmbitos Local e Global

Ports as Nodes areas Articulating Local and Global Levels

Carlos Martner Peyrelongueⁱ
Instituto Mexicano del Transporte
Ciudad Queretaro, Mexico

Resumo: Os portos foram espaços irrelevantes no modelo de desenvolvimento interior baseado na substituição das importações. A partir daí, há uma indiferença para seu estudo em diversos campos das ciências sociais, mesmo em áreas muito próximas ao tema, como a análise regional e a geografia econômica. No entanto, devido à reestruturação do capitalismo mundial, essas áreas costeiras se tornaram mais importantes no estabelecimento de pontos de articulação de redes produtivas cada vez mais globalizadas. Este artigo tem por objetivo analisar as implicações espaciais e temporais recentemente assumidas pelos portos na articulação de redes de produção-distribuição, que redefiniram as relações entre o local e o global e que originam vastos espaços de exclusão. Conceitos como “fluxos espaciais”, “território de rede” e “espaço-tempo simultâneos” da globalização serão resgatados a partir da análise regional e da geografia econômica, e a tradição sistêmico-estrutural desenvolvida nas ciências sociais, principalmente como as colocadas por Braudel e Wallerstein como força explicativa relevante em momentos de uma forte reestruturação da área portuária e, em geral, da economia-mundo capitalista.

Palavras-chave: Porto, *hinterland*, centro de atividades, fluxos espaciais, global e local

Abstract: Ports used to be spaces of little interest to researchers when the “inward” development model based on import substitution was in vogue and this was true even for social scientists specialized in regional analysis and economic geography. However, due to recent restructuring of global capitalism, these coastline spaces have become important hubs in global productive networks. This article intends to analyze the spatial and temporal implications of the new role of ports in the articulation of global production and distribution which also give rise to broad spaces of exclusion in areas located away from the ports. Here, the concepts of “flow space”, “network territory” and “simultaneous space-time” of globalization are revived from the systemic-structural tradition developed in the social sciences, mainly by Braudel and Wallerstein, and applied to regional analysis and economic geography. This line of analysis is shown to have robust explanatory properties in times of restructuring seaport space and global capitalism.

Keywords: Port, hinterland, hub, space of flows, global and local

ⁱ Doutor em Ciências Sociais pela Universidade Autónoma Metropolitana, Unidade de Xochimilco. Pesquisador na Unidad de Logística y Transporte Multimodal do Instituto Mexicano del Transporte. carlos.martner@imt.mx

Introdução

Braudel (1992, p.365) costumava dizer que a água é “tudo o que se disse que é: união, transporte, intercâmbio e proximidade, contanto que o homem se esforce por e aceite pagar o preço”, p. ex., mediante a criação de rotas e acessos (portas de entrada = portos), assim como de legislações que estimulem a mobilidade; em caso contrário, como também nos lembra o historiador, o mar igualmente poderia ser “e o foi durante longo tempo, uma separação, um obstáculo, barreira cuja superação se fez indispensável” (idem, *ibidem*, p.365).

Nessa perspectiva, os portos se caracterizaram por serem lugares-chave de intercâmbio de mercadorias e, ao mesmo tempo, locais de vínculo entre culturas e pessoas. O porto é uma fronteira geográfica, tecnológica e cultural. Por isso é um ponto de ruptura, mas ao mesmo tempo é lugar de encontro e de intersecção de rotas comerciais e zona de confluência de ideias, valores e tecnologias de diversas origens. No entanto, é difícil encontrar uma caracterização satisfatória da relação dos portos com o território. As características e funções dos espaços portuários evoluem na medida em que as formações econômico-sociais e os regulamentos internos dos países se modificam. Na fase histórica atual, que no âmbito dos transportes se caracteriza pela configuração de extensas redes de transporte multimodal que articulam regiões seletas do planeta, os portos, como espaços de fronteira, de vínculo entre o interno e o externo, entre o local e o global, adquirem um papel relevante na reestruturação territorial em curso. Por essa razão, o texto pretende refletir sobre as conotações territoriais e espaço-temporais da integração dos portos no chamado período do capitalismo global (MÉNDEZ, 1997), que pode ser caracterizado, entre outras coisas, por processos generalizados de abertura comercial, desregulamentação e privatização das atividades econômicas e por uma atuação mais débil do sistema interestatal frente à formação de redes de produção-distribuição globais (WALLERSTEIN, 1996), comandadas principalmente por grandes consórcios transnacionais e articuladas em um espaço de fluxos (CASTELLS, 1996), cujo campo de ação se sobrepõe e ultrapassa constantemente as fronteiras nacionais e as atuações estatais.¹ Nesse sentido, a unidade de análise dos estudos sobre os portos e seus vínculos territoriais dificilmente poderá se restringir às sociedades locais ou nacionais. Pelo contrário, para uma melhor compreensão das dinâmicas atuais nesta temática, parece mais adequado o enfoque braudeliano ou wallersteriano, que localiza a unidade de análise nos avatares e nas transformações do sistema mundial e a economia-mundo capitalista.

A palavra *nodo*, em espanhol, possui tradução para o português com a mesma grafia. Entretanto, seu significado em nossa língua guarda uma vaga semelhança com o sentido atribuído à mesma palavra no texto original, redigido em castelhano. Portanto, em português optamos pela palavra *nó*, haja vista que o presente artigo trata de redes, e na literatura disponível sobre o tema no Brasil os pontos ou lugares de conexão ou articulação das redes (como os portos) são habitualmente chamados dessa forma, apesar de que em espanhol *nó* quer dizer *nudo*, não *nodo*. (N. T.)

Desde a perspectiva da análise regional, as novas formas de inserção espacial dos portos correspondem crescentemente à emergência de um novo paradigma socioterritorial, que aqui denominamos espaço de redes e fluxos da globalização e que foi desenvolvido por autores como Castells (1996), Caravaca (1998), Veltz (1999) e Santos (2000), que propõem uma visão sistêmica, na qual tanto as estruturas socioterritoriais como os atores globais e locais cumprem um papel relevante. De acordo com Castells (1996, p.412), “o espaço de fluxos é a organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam por meio de fluxos”. Por fluxos se entendem “as sequências intencionais, repetitivas e programáveis de intercâmbio e interação entre posições fisicamente desarticuladas, mantidas por atores sociais nas estruturas econômica, política e simbólica” (idem, *ibidem*, p.412). Esse novo referencial teórico rompe com duas propriedades fundamentais da análise espacial prévia. De um lado, se reduz a importância da distância como forma de caracterização do espaço, e, de outro, a tendência atual é a valorização da qualidade da conexão e integração dos fragmentos espaciais seletos em uma rede territorial globalizada frente à questão da proximidade. Tal como assinala Caravaca (1998, p.9), a resistência física às mudanças e a ordenação territorial segundo a distância “se veem eclipsadas, quando tempo e espaço são, ao mesmo tempo, mais sincrônicos e menos hierarquizados”. Nesta perspectiva, o porto da globalização bem pode converter-se em integrador de lugares e tempos, e, portanto, adquire uma função relevante como articulador de fragmentos territoriais dispersos.

Assim, o espaço de redes e fluxos da globalização está se transformando

em uma referência central das leituras e interpretações sobre a emergência e consolidação de novas formas e dinâmicas territoriais baseadas na existência de redes. Estas últimas, que são controladas pelos grupos [atores] que detêm o poder e exercem as funções de direção, mudam de maneira constante, organizando o espaço em função da posição que os diferentes lugares ocupam nele. (idem, *ibidem*, p. 9)

Mas aqui se coloca que tal forma territorial se estrutura, sobretudo, por redes físicas e fluxos materiais e imateriais. Não se tratam apenas de “espaços virtuais” e fluxos incorpóreos, como Castells (1996) sugere em seus textos. A materialidade dos processos requer suportes físicos específicos para produzir, concentrar, processar e redistribuir os fluxos. Em outros termos, é necessário criar nós ou *hubs* de transporte para articular os fluxos entre fragmentos territoriais seletos que se encontram dispersos pelo planeta. Por isso, a criação desses *hubs* portuários é uma das características principais que denotam a emergência do espaço de redes e fluxos, próprio da globalização (MARTNER, 2002).

Precisamente, o que interessa neste trabalho é retomar essa escola de pensamento socioterritorial para analisar uma temática muito pouco exposta dentro das Ciências Sociais e, em particular, dentro dos estudos regionais e da geografia econômica, como é o caso do estabelecimento da função que os portos adquirem tanto na reestruturação territorial em andamento como na articulação espaço-temporal das redes que vinculam âmbitos territoriais diversos e distantes. Em primeira instância, analisaremos tanto as formas de inserção e articulação territorial dos portos no período de substituição de importações, caracterizado pela proteção das economias nacionais e pelo fortalecimento do

mercado interno, como as da atual fase de liberalização, abertura comercial e fragmentação global da produção. Posteriormente, aprofundaremos os impactos das mudanças espaço-temporais recentes nos âmbitos portuários e os condicionantes que impõem a formação de redes globais no seu desenvolvimento. Aqui aparece com peculiar significação a questão da transformação do porto em um nó de articulação entre os âmbitos locais e o âmbito global. Finalmente, concluiremos com uma reflexão, certamente incompleta, sobre o papel dos portos em uma forma de organização territorial emergente, estruturada por redes e fluxos.

Modelos de Desenvolvimento e Modificações das Zonas de Influência Territorial dos Portos

A hinterlândia portuária na época do modelo de substituição de importações

Durante o predomínio do modelo de substituição de importações, que na América Latina correspondeu ao período compreendido entre as décadas de 1940 e 1970, os portos reduziram sua atividade e debilitaram seus contatos. Essa fase, caracterizada por um forte protecionismo comercial, que haveria de contribuir para cimentar os processos de industrialização nacional nos países da região, implicou no enfraquecimento do porto como lugar de conexão internacional, como ponto de contato entre o interno e o externo, como zona de intercâmbio mercantil e cultural. Desse modo, o porto do protecionismo estabeleceu vínculos limitados com o exterior e, em boa medida, se fechou à sua *foreland*, ou seja, sua zona de influência externa, e, ao proceder desta forma, debilitou simultaneamente sua *hinterland*² ou zona de influência interna. Assim, se transformou em uma porta de difícil acesso, uma fronteira rígida. Nesse sentido, o porto perdeu, em parte, o ambiente cosmopolita de intercâmbio de produtos e de ideias que o caracterizou em outras épocas, especialmente no século XIX, quando a expansão capitalista, apoiada em importantes inovações tecnológicas, vinculou grande quantidade de países e regiões. Os deslocamentos do porto para o interior e o exterior foram poucos e lentos durante esse período. Destacou-se a característica de lugar de mudança de modo de transporte, ao mesmo tempo em que se debilitou sua função como lugar de conexão entre mundos diferentes. Em outras palavras, sobressaiu o caráter de lugar onde a mercadoria termina ou inicia um percurso em um modo de transporte específico – o navio. O porto era concebido como ponto terminal onde as mercadorias permaneciam por muito tempo estacionadas em um lento percurso até seu destino final. Ressaltou-se então o caráter de estação terminal, de zona de armazenamento prolongado, de porão. Em muitos sentidos as zonas costeiras apareciam desvinculadas das regiões interiores, e, por isso, mais que lugares de vinculação eram pontos de “quebra”, de separação da influência externa.

Dessa forma, o porto perdeu importância. Sua atividade como lugar de intersecção de rotas se debilitou, os fluxos foram menos intensos, e os contatos, reduzidos. Só aqueles portos que exportavam matérias-primas tiveram um maior dinamismo, ainda que muitas vezes se constituíram como territórios “encravados” no interior de espaços administrativos maiores, ou seja, com poucas conexões com as regiões interiores do país. A debilidade das ligações terrestres entre o litoral e o interior durante boa parte do século XX é uma amostra desse processo. No plano político, foram reforçadas as

tendências isolacionistas e protecionistas dos portos por meio de uma legislação que não só limitou o movimento de muitas mercadorias como também impôs controles e trâmites que eternizavam os deslocamentos através do porto. Tudo isso contribuiu com a desvalorização do porto como *lugar*, como espaço vinculado. Tal como assinala o Grupo Intergovernamental de Especialistas em Portos da Conferência das Nações Unidas Sobre Comércio e Desenvolvimento, “os portos não desempenhavam um papel importante na economia de um país quando o desenvolvimento de está dependia sobretudo dos mercados nacionais” (UNCTAD, 1992, p.15). Os espaços portuários estabeleciam vínculos comerciais e territoriais com sua região imediata, mas dificilmente podiam ter influência sobre processos produtivos e comerciais das regiões interiores mais afastadas. Essa tendência se viu reforçada pela falta de integração dos sistemas de transporte, que impedia o estabelecimento de redes contínuas de fluxos “porta a porta”.

Definitivamente, a hinterlândia dos portos era limitada, mas, além disso, era praticamente cativa, dadas as dificuldades de acesso. Tal como assinalado no relatório dos Especialistas em Portos,

antes o porto costumava ter seu próprio grupo de clientes, cujas atividades estavam situadas nas proximidades da zona portuária e na sua *hinterland* cativa, muitas vezes fora do alcance de outros portos devido a um sistema de transporte terrestre subdesenvolvido e oneroso e, às vezes, a obstáculos políticos e administrativos. (idem, ibidem, p.40)

Essa situação outorgava aos portos certa estabilidade e uma relativa importância no âmbito regional ou local mais próximo. Assim, mais que uma articulação territorial ampla do tipo rede, o que ocorria era uma articulação com a área imediata, isto é, do tipo zonal. Mas, com a crise do modelo de substituição de importações e do projeto desenvolvimentista na América Latina, assim como com o esgotamento, em nível mundial, do regime de acumulação fordista, a situação dos portos mudou, e suas vinculações territoriais tenderam a se modificar.³

A reestruturação da economia-mundo capitalista (WALLERSTEIN, 1996) e a busca de um novo modelo de acumulação, apoiado nos recentes avanços científicos e técnicos, propiciaram a fragmentação da produção em nível mundial (ou continental, pelo menos), diversificando a localização das etapas que integram o processo produtivo, com a finalidade de encontrar vantagens para cada uma delas. Essa via, complementada pela abertura comercial e pela desregulamentação econômica nos países periféricos, outorga ao porto novas características.

A hinterlândia portuária durante o modelo de abertura comercial e a globalização

Sob o atual modelo de abertura comercial e de globalização das relações econômicas, o porto não deixa de caracterizar-se pela *ruptura modal*, dada a mudança necessária de modo de transporte que se realiza nesse lugar. No entanto, a crescente integração dos sistemas de transporte eliminou a *ruptura de carga*, criando a possibilidade de transformação dos terminais marítimos em nós de transferência de fluxos para e a partir das regiões interiores.⁴ O porto da abertura e da globalização revaloriza sua localização territorial e fortalece sua posição como nó de ligação, como lugar de encontro e de

articulação entre espaços do interior e do exterior. A diferença do período protecionista, no qual o porto ressaltou sua condição de borda, isto é, de muro de contenção frente ao exterior, agora ele é revalorizado como espaço vinculativo e interativo, principalmente entre os âmbitos local e global. Por isso, o porto da globalização não é terminal, mas *hub* (FOSSEY, 1997), isto é, um centro de processamento, distribuição e integração de cadeias produtivas fragmentadas internacionalmente. Mas o que permitiu a ação integradora do porto atual, assim como a vasta expansão de sua zona de influência territorial (*hinterlândia*) foi, basicamente, o desenvolvimento dos sistemas intermodais de transporte (chamados também sistemas multimodais).

O “intermodalismo”, na sua definição mais geral, tem a ver com a integração dos diversos modos de transporte em uma só rede de distribuição física de mercadorias. Em outras palavras, os modos de transporte marítimo e terrestre (e em algumas ocasiões o aéreo) são coordenados e integrados em um só sistema, ou rede, que procura eliminar as rupturas de carga para que os produtos fluam entre lugares distantes no menor tempo possível e com a maior pontualidade (MARTNER, 1998). Um elemento-chave no desenvolvimento do intermodalismo, que procede do transporte marítimo e dos portos, foi a invenção do contêiner. Esta constitui, por excelência, a tecnologia que permite integrar as redes de transporte terrestre com as redes marítimas. Na medida em que pode ser movido indistintamente por um caminhão, uma ferrovia ou um navio, ele evita as rupturas de carga nos terminais portuários ou interiores. Tais características tecnológicas permitem acelerar os fluxos de mercadorias e integrar efetivamente processos produtivos fragmentados no espaço. Nessa medida, permite articular os portos com regiões distantes do interior (*idem, ibidem*).

Antes do desenvolvimento do intermodalismo era virtualmente impossível desenvolver uma rede global de transportes. Com efeito, a separação dos modos de transporte impedia o desenvolvimento dos fluxos “porta a porta”, isto é, desde a porta da fábrica no país de origem até a porta da planta no país de destino. Em outras palavras, não se podia desenvolver uma produção fragmentada e integrada globalmente, dado que os meios de transportes funcionavam de forma separada e desintegrada. Portanto, os fluxos eram, na melhor das hipóteses, de “porto a porto”. Em razão disto, os portos tinham vínculos territoriais de menor alcance e uma limitada ação estruturante na organização do espaço (*idem, ibidem*).

Efetivamente, as *hinterlândias*, ou zonas de influência territorial, estavam muito delimitadas pela proximidade física. A esse respeito, Hayuth (1992) assinala que, inclusive durante os primeiros anos da “contêinerização”, as relações entre o porto e sua *hinterland* foram muito limitadas, pois poucos contêineres penetravam no interior dos territórios. As dificuldades de acessibilidade, a pouca ou nula integração dos diferentes modos de transporte e a vontade de proteger o mercado nacional ante os fluxos comerciais externos definiram em boa medida o tipo de articulação territorial dos portos no período prévio (MARTNER, 2002). Assim, esses lugares respondiam à lógica de um paradigma territorial no qual as relações de proximidade e de contiguidade espacial eram preponderantes. Veltz (1994) utilizou o conceito de *território-zona*, e Castells (1996) o de *espaço de lugares* para designar tais formas de organização e articulação territorial tão comuns durante o modelo de substituição de importações.

Com relação ao período prévio, o surgimento do intermodalismo e a ação dos novos agentes sociais⁵ que participam da construção de redes globais de transporte tiveram repercussões de grande relevância. A existência de extensos eixos integrados de comunicações e transportes, possibilitada pelo desenvolvimento do intermodalismo, teve desdobramentos territoriais, sendo uma das principais forças estruturadoras do espaço na atualidade. Por isso, os portos onde a ação do intermodalismo penetrou com maior força modificaram notavelmente suas conexões espaciais e se transformam não só em *hubs* centrais das redes produtivas globais, mas também em nós de articulação de regiões ou fragmentos territoriais do interior.

Os portos mais dinâmicos, quando ampliam sua vinculação territorial, invadem e disputam a zona de influência de portos vizinhos, outrora cativa, devido às limitações de acessibilidade, às carências de infraestrutura e à desarticulação dos sistemas de transporte. Portanto, o intermodalismo e as melhoras físicas na acessibilidade territorial propiciam a conformação de hinterlândias comuns cada vez mais disputadas pelos atores portuários e pelos operadores de transporte multimodal. Nesse contexto, o porto da globalização, isto é, o porto da integração das redes, é o porto dos movimentos rápidos, da aceleração do tempo, da diferença do tempo lento do porto do protecionismo. O porto atualmente se revaloriza como espaço, como lugar diferenciado e, inclusive, como região, na medida em que se agilizam os movimentos e em que se acelera o tempo.

As posições neoclássicas e, inclusive, marxistas que tendem a conceber o espaço como distância e, nesse tom, falam da “aniquilação do espaço pelo tempo” (HARVEY, 1989) são inadequadas e insuficientes para pensar e analisar o caráter do porto atual e o problema de sua espacialidade. Pelo contrário, no afã de problematizar o tema, seria mais apropriado dizer que no porto da globalização o tempo revaloriza ao espaço, lhe dá conteúdo, forma e substância como lugar diferenciado que permite integrar e, ao mesmo tempo, marcar diferenças entre o interno e o externo.

O Porto e as Transformações Espaço-temporais da Globalização

O porto, a aceleração da circulação e a revalorização do espaço pelo tempo

Não há dúvidas de que, com a fragmentação dos processos em uma escala global e com o predomínio dos sistemas de produção flexíveis, a circulação adquire um protagonismo crescente nas relações econômicas e sociais pós-fordistas. Os novos métodos de produção, baseados na informação da demanda, na eliminação de inventários e no provisionamento *just-in-time* de materiais e bens, situam o ponto crítico do processo no controle dos fluxos, nas redes e, em última instância, na circulação (MARTNER, 2001). Nesse sentido, Milton Santos (1986, p.39) é enfático:

a aceleração da circulação de bens e pessoas se deve igualmente às possibilidades abertas pela aplicação da ciência à produção. As companhias transnacionais produzem, com frequência cada vez maior, partes de seu produto final em diversos países e são, deste modo, um acelerador da circulação. Também graças a estas empresas aumentou recentemente a necessidade de exportar e importar: uma necessidade comum a todos os países.

Então, a necessidade de criar fluidez e acelerar a circulação se transforma em um problema central do sistema nessa fase de globalização (MARTNER, 2001). Estabelecem-se lugares e objetos (portos, aeroportos, zonas de atividades logísticas, centros de distribuição, terminais intermodais, autoestradas, oleodutos etc.) para favorecer tal fluidez. Na atualidade, “esses objetos transmitem valor às atividades que os utilizam. Neste caso podemos dizer que circulam. É como se eles também fossem fluxos” (SANTOS, 2000, p.232).

Alguns dos autores que analisam o território a partir de um enfoque estrutural-sistêmico, como Santos (2000), Caravaca (1998) e Veltz (1999), entre outros, proclamam sem nenhum recato a supremacia da esfera da circulação. Com relação à atual fase de globalização da economia, Santos (2000, p.227) assinala que

como a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita, os fluxos se tornaram ainda mais importantes para a explicação de uma determinada situação. A própria estrutura geográfica se define pela circulação, já que esta, mais numerosa, mais densa, mais extensa, ostenta o domínio das mudanças de valor no espaço.

Na mesma linha de pensamento, o autor acrescenta ainda que

não basta apenas produzir, mas é indispensável colocar a produção em movimento. Entre os agentes econômicos se impõe distinguir, a partir dos volumes que produzem ou movimentam, entre aqueles que criam fluxos e aqueles que criam matéria, isto é, que geram os volumes, mas não têm a força de transformá-los em fluxos. Na verdade, já não é a produção que preside a circulação, mas é esta que conforma a produção. (idem, *ibidem*, p.232)

Definitivamente, tal aceleração da circulação se deve precisamente ao desdobramento da produção imediata sobre o espaço, propiciado pela fragmentação e externalização de processos, cuja manifestação visível é a intensificação dos fluxos entre as diferentes fases e localizações. Por isso, o conceito de *espaço de fluxos* (CASTELLS, 1996), ou seu similar, o chamado *território-rede* (VELTZ, 1994), são tão importantes para explicar a emergência das novas formas de organização socioterritorial. O *espaço de fluxos* (ou o *território-rede*) se caracteriza pela fragmentação, pela descontinuidade física e pela separação espaçotemporal dos lugares, ou nós, que o constituem, se diferenciando assim das formas territoriais prévias, como os *territórios-zona* (idem, *ibidem*), baseados na proximidade e na continuidade física. A este respeito, cabe especificar que

a noção de continuidade, tão estruturante em nossas imagens do território, e do mundo social em geral, já não serve devido às transformações contemporâneas na comunicação. O aumento generalizado e, sobretudo, a extrema heterogeneidade, da velocidade dos intercâmbios – de bens, de pessoas, de informação – criam um território no qual é difícil delimitar a novidade. Se observa [sic] claramente que o mapa tradicional, o das extensões e da distância física, nada mais é do que uma representação de mundo entre outras, já que se trata de uma esfera econômica ou do mundo vivido pelas pessoas. (idem, 1999, p.53)

Veltz afirma que as imagens espontaneamente associadas com a noção de território de redes se referem às redes de comunicação e aos efeitos ocasionados pelos meios de transporte de grande velocidade. Essas redes criam novas conexões e o chamado “efeito túnel” – conceito que o termo em inglês *channelization* expressa muito bem. O chamado “efeito túnel” certamente indica que há uma série de territórios, ou espaços intermediários, percorridos por trechos de uma rede, mas que, basicamente, encontram-se desligados ou excluídos, porque a globalização dos processos produtivos e sociais não requer o controle de todo o espaço para operar. Tal como assinala Durand *et al.* (1992, p.21), “mediante as redes, a aposta não é a ocupação de áreas, mas a preocupação de ativar pontos ou linhas, ou ainda de criar novos”. Em outros termos, trata-se da constituição de pontos, ou seja, de nós territoriais nos quais os atores sociais têm a capacidade de articular simultaneamente, e em tempo real, processos produtivos e/ou sociais fragmentados e fisicamente separados em uma escala global. Certamente isso acarreta a seletividade de lugares privilegiados frente à exclusão de vastos territórios que não estão integrados às redes que, na atualidade, dão suporte à economia-mundo capitalista.

Assim, o espaço de fluxos, ou o território-rede, são inconcebíveis sem o desenvolvimento tecnológico recente das comunicações e dos transportes e sem as transformações que conduzem à externalização da produção.⁶ Tais processos, associados à liberalização econômica e à abertura comercial, propiciaram um estado de fluidez como nunca antes havia existido na história. Isto é, trata-se de um tipo de hiperfluidez associada à conformação de redes de articulação territorial sobre o espaço global; redes que, afinal de contas, são o suporte físico, a condição *sine qua non* das formas territoriais emergentes.

Portanto, o porto que se integra a essa dinâmica de intensificação de fluxos e de aceleração da circulação entra em uma relação espaçotemporal diferente daquela do período anterior. Ao se constituir como um importante nó de circulação de fluxos (especialmente da circulação física de mercadorias, mas também da circulação de informação e de formas tecnológicas e culturais), o porto adquire uma importância na organização do território que não teve em períodos anteriores, principalmente na América Latina, onde o esquema protecionista, em boa medida, isolou esses espaços limítrofes em relação às demais regiões do país.

A aceleração da circulação e a intensificação dos fluxos estão associadas à aceleração do tempo e dos movimentos. Nesse sentido, a ruptura forçada que o porto supõe tende a reduzir-se ao mínimo para manter uma relativa continuidade na circulação dos fluxos. Essa aceleração do tempo e a forma específica em que isso ocorre em um lugar particular é o que outorga atributos e qualidades ao espaço portuário, que pode ser revalorizado ou desvalorizado como um espaço global viável dentro da economia-mundo. Aqui se poderia discutir o fato de que as instalações portuárias tendem a ser encadeamentos padronizados das cadeias produtivas globais e que, desse modo, se transformam em “não lugares”, isto é, em lugares sem identidade própria, sem história e sem possibilidade de ser apropriado socialmente. Nessa perspectiva, as instalações portuárias não seriam muito diferentes de outros “não lugares” mencionados por Marc Augé (1993), como os aeroportos e os hotéis.

Não obstante, o porto como espaço singular ou âmbito local não pode se reduzir às instalações portuárias onde se realizam as operações de carga, descarga e armazenamento. De fato, o porto da globalização ultrapassa constantemente os limites de seu

recinto e envolve o desenvolvimento de amplas áreas externas para atividades de serviços logísticos, com terminais multimodais, centros de distribuição, zonas de consolidação de carga, de formação de lotes e de cruzamento de plataforma de estação (*cross dock*), entre outros. A tudo isso se soma a introdução de plataformas compartilhadas de processos de informação e documentação onde participam atores com o conhecimento e o *know how* especializado para a assistência dos fluxos de carga e dos sistemas de transporte multimodal.

Nesse sentido, o porto inclui lugares nos quais os diversos agentes sociais que estão envolvidos no seu funcionamento interagem, abrangendo inclusive zonas onde se localizam diferentes atividades produtivas de transformação, comércio e serviços, assim como os espaços de reprodução da população local. Então, é o porto no seu conjunto, ou seja, a cidade portuária ou o *shipping district*, que se revaloriza como lugar específico e com características peculiares quando consegue conectar-se com o tempo da globalização e da intensificação de fluxos.⁷ Por conseguinte, se reduz o tempo de ruptura, os contatos se tornam efêmeros, as estadias diminuem e as características de ligação, de lugar de transferência e de vínculo territorial com regiões interiores são as que adquirem maior importância no porto. Paradoxalmente, no porto global, quanto menos prolongados são os contatos nesse espaço local, mais se revaloriza o lugar, porque obviamente tal revalorização se produz em termos de eficiência no tratamento dos fluxos. Em outras palavras, o porto tende a transformar-se em um nó direto de valorização das cadeias produtivas globalizadas, isto é, do capital. Nesse contexto, a redução da estadia dos navios, das mercadorias e das tripulações produz contatos físicos menores, quase instantâneos; mas a fugacidade desses contatos depende, em grande parte, da capacidade do porto atual de se vincular territorialmente e de se articular com as redes. Essa superficialidade do contato físico, que expressa, em última instância, a aceleração do tempo, se transforma em uma medida da capacidade de integração regional e global que tem o porto.⁸ Talvez uma das grandes diferenças do porto da globalização com o de épocas pretéritas sejam precisamente os contatos efêmeros e suas implicações não apenas no âmbito econômico, mas também no cultural. Nos anos 1970, o tempo de estadia média de um navio de carga no porto de Manzanillo era de dezoito dias; em 1996, quando esse lugar se tinha consolidado praticamente como o único porto do Pacífico mexicano integrado nas redes globais de produção-distribuição, a estadia média dos navios de carga era de somente de quatorze horas (MARTNER, 1998).

Por outro lado, se o porto foi, durante séculos, um lugar primordial de contato cultural, de entrada não apenas de mercadorias (que por si mesmo representa um contato cultural), mas também de valores e ideias de outros países, se durante muito tempo a presença física teve um papel central nesses processos, na atualidade estas não mais parecem ser suas características principais. Agora, com o avanço na tecnologia de telecomunicações, existem outras formas de contato cultural cuja penetração é direta e instantânea. A comunicação via satélite, a televisão por cabo, o intercâmbio eletrônico de dados, o fax e as redes de teleinformática conectadas em escala internacional são alguns dos elementos que permitem vinculações rápidas com culturas distantes. A rede de telecomunicações, ao lado da rede de transportes, contribuiu para modificar notavelmente a relação espaço-tempo nos portos do período da globalização das relações econômico-sociais. Conforme assinalamos anteriormente, os contextos da presença no porto não possuem as mesmas características das de outrora.

O desenvolvimento tecnológico permite que os agentes capitalistas globalizem operações, controlem processos fragmentados em diversas localizações e repercutirem no desenvolvimento de espaços locais sem estar fisicamente presente em todos eles. Esse processo, que Giddens denominou de “desencaixe” das instituições da modernidade, “permitiu a verificação de transações entre agentes amplamente separados no tempo e no espaço” (GIDDENS, 1993, p.34). Dessa forma se alcançou um distanciamento espaço-temporal⁹ nunca antes visto e que foi definido por meio do conceito de *espaço-tempo simultâneo*.

O porto e a simultaneidade espaço-temporal da globalização

Daniel Hiernaux (1995) definiu o conceito de espaço-tempo simultâneo como a possibilidade de incidir, ao mesmo tempo, em processos que se desenvolvem em diferentes lugares. Portanto, é factível a apropriação do espaço sem estar necessariamente nele. Os agentes capitalistas, apoiados nas inovações tecnológicas nos campos das comunicações e dos transportes, detêm o poder de controlar processos territorialmente fragmentados e de influir, em tempo real, nas atividades e no desenvolvimento de diversos espaços locais a partir dos espaços globais e suas redes. Por sua vez, Castells assinala que, com a informatização e o desenvolvimento de redes globais, a relação espaço-tempo se modifica substancialmente. Na atualidade, o espaço determina o tempo, o que representa a inversão de uma tendência histórica.

A ideia de progresso, que durante os dois últimos séculos esteve nas origens de nossa cultura e de nossa sociedade, se baseava no movimento da história, isto é, na sequência predeterminada da história guiada pela razão e pelo impulso das forças produtivas, e que escapa das limitações das sociedades e das culturas circunscritas ao espaço. O domínio do tempo e o controle de seu ritmo colonizaram territórios e transformaram o espaço no vasto movimento da industrialização e da urbanização empreendido pelo duplo processo histórico da formação do capitalismo e do estatismo. Ao converter-se em um ser estruturado, o tempo moldou o espaço. (CASTELLS, 1996, p.500)

Por outro lado, agora

a tendência dominante em nossa sociedade mostra a vingança histórica do espaço, ao estruturar a temporalidade em lógicas diferentes, e inclusive contraditórias, segundo a dinâmica espacial. O espaço de fluxos [...] dissolve o tempo, desordenando a sequência dos eventos e fazendo-os simultâneos, dessa forma instalando a sociedade na *efemeridade eterna*. (idem, ibidem, p.502)

A simultaneidade espaço-temporal estruturada nas cidades globais (SASSEN, 1991) e em outros nós territoriais por meio das novas tecnologias de comunicações e transportes permite aos atores globais atuar em tempo real em diferentes fragmentos espaciais, ainda sem estar fisicamente neles, para coordenar fases e processos necessários para a valorização do capital em escala global.¹⁰ Entretanto, o porto global, chamado também *hub* (FOSSEY, 1997), porque concentra, processa, integra e redistribui os fluxos de uma grande diversidade de cadeias produtivas globais, se constitui em um nó central

dos meios de transporte e comunicação, permeado pela concepção de espaço-tempo simultâneo. Sem dúvida, isso não nega o fato de que no âmbito portuário coexistem outras determinações espaçotemporais correspondentes a períodos prévios no desenvolvimento das forças produtivas locais; mas quanto mais o porto se integra aos processos capitalistas globalizados, quanto mais habitantes da localidade se encontrem envolvidos neles, tanto direta como indiretamente maior será o domínio de uma concepção de simultaneidade espaçotemporal sobre as atividades produtivas e sociais da localidade.

As novas tecnologias e os novos sistemas de informação, que permitem conceber e articular em tempo real processos produtivos amplamente separados no tempo e no espaço, são a base dessa nova concepção espaço-temporal. Mediante os meios de comunicação se anunciam processos que se desenvolvem simultaneamente em diferentes lugares, mas que incidem e repercutem no porto graças ao papel unificador e integrador das redes e os meios de transporte. O transporte está ligado ao tempo e funciona como meio para anulá-lo através do espaço, para unir ausência e presença, a instantaneidade com o adiamento. Assim, o desencaixe de instituições e agentes (GIDDENS, 1993), próprio da acumulação flexível, e o predomínio de contextos de presença e ausência simultâneas permitem integrações territoriais mais amplas.

As possibilidades tecnológicas, que possibilitam gerar uma concepção de espaço-tempo simultâneo, tornam viável a integração do espaço a longas distâncias. De fato, uma característica do espaço de fluxos, ou do território-rede, que opera sob essa lógica de simultaneidade, é a possibilidade de alcançar maior integração com nós territoriais afastados do que com localidades próximas, no interior de uma região ou país. Precisamente, o problema dessa forma de organização espaço-temporal é o alto grau de exclusão dos lugares que, independentemente de sua proximidade ou distância com relação aos nós globais, não conseguem se articular com as redes e os fluxos. Nesse sentido, se reduz a importância da distância como forma de caracterização do espaço, e o que devemos valorizar agora é a qualidade da conexão e da integração dos fragmentos espaciais seletos (nós e *hubs*) a uma rede territorial globalizada. O porto, nessa perspectiva, pode converter-se em integrador de lugares e de tempos. O porto atual integra tempos e espaços por meio da integração das modalidades de transporte em uma rede global e, nesse sentido, adquire um papel relevante como articulador de fragmentos territoriais dispersos. Definitivamente, o espaço-tempo simultâneo é uma expressão clara da articulação do local com o global, e o porto aparece como um lugar privilegiado de confluência entre esses âmbitos, com suas características de integração, conexão e vinculação espaciais e com as relações conflitivas que também se fazem presentes na sua interação dinâmica.

Portos, Redes e Articulação Local-global

O porto como nó de articulação territorial na globalização

O porto da globalização pode constituir-se em um nó de integração territorial. Se aceitarmos este fato, então nos cabe especificar que o porto se fortalece pelos vínculos que cria, principalmente para com o interior. Nesse sentido, o espaço portuário tem uma dupla função: por um lado, se integra a processos globais a partir de sua posição

específica e diferenciada, isto é, como âmbito local, e, por outro, articula as regiões interiores com os processos globais. Nesse sentido, o porto se reivindica como o lugar de conexão e articulação entre fragmentos territoriais interiores e o âmbito global, na medida em que, por meio dele, atores globais, como os *operadores de transporte multimodal*, desenvolvem redes de transporte integrado, porta a porta, sem rupturas de carga. Assim, o fortalecimento do porto como lugar privilegiado nas relações globais o transforma potencialmente em um elemento estruturador do território, aparecendo como um potencializador de regiões na medida em que a ação dos agentes sociais que operam nele possibilita o desdobramento de redes e corredores intermodais em determinados roteiros. Mas ao selecionar tais atalhos e concentrar fluxos em corredores seletos, o porto tende, ao mesmo tempo, a excluir vastos territórios. Por exemplo, a maioria dos portos do Pacífico mexicano, que no período prévio cumpriam uma função regional, enfrenta dificuldades para se articular com esse espaço de redes e fluxos da globalização, o que propiciou prolongados processos de estancamento e decadência (MARTNER, 2001).

Certamente nem tudo é rede, pois “vastas áreas escapam desse *design* reticular [...] são magmas ou zonas de baixa intensidade” (SANTOS, 2000, p.227). Nesse sentido, o território de redes no sistema-mundo capitalista é parcial e seletivo, mesmo que seus efeitos se deixem sentir de maneira generalizada. As evidências nos mostram que em países periféricos ou semiperiféricos nem todos os portos e seus atores terão a mesma possibilidade para articular eficazmente o âmbito territorial local com o âmbito global. Conforme mencionamos anteriormente, o porto não é apenas fronteira física, porque também pode demarcar uma fronteira tecnológica e cultural que dificulta a integração entre ambas as escalas. Em outras palavras, muitos portos dos países periféricos dificilmente poderão acelerar o tempo e revalorizar suas especificidades como lugares dentro de um contexto de fragmentação produtiva e acumulação flexível. Tal situação é provável, se considerarmos que o território, em um momento dado, tem a capacidade, como assinala Milton Santos (1990), de condicionar a evolução de outras estruturas sociais.

A existência de configurações prévias na região onde está implantado o porto pode condicionar relações débeis com os processos produtivos globais, e, portanto, a ação articuladora do porto e seus atores se verá reduzida ou cancelada. Isso quer dizer que alguns processos se adaptam às formas espaciais preexistentes enquanto outros necessitam criar novas formas de se inserirem nelas (idem, ibidem). Com efeito, há lugares que sofrem uma defasagem difícil de superar quando se trata da inserção em processos globais. De fato, tal situação é bastante frequente nas regiões e portos dos países periféricos e conduz à exclusão de vastos territórios das dinâmicas dominantes na atualidade.

Em todo caso, o que se pretende assinalar com essas observações é que o porto terá efeitos maiores na configuração territorial de uma região dependendo, entre outras coisas, da ação de agentes sociais específicos que possibilitam a extensão da *hinterlândia* portuária e do fortalecimento do próprio porto como entidade local capaz de singularizar-se e, ao mesmo tempo, de integrar-se em processos de longo alcance. Mas definir até que ponto o âmbito local se inter-relaciona, a partir de uma sólida posição, com o âmbito global ou, pelo contrário, apenas se subordina a este último é um aspecto que gerou uma ampla discussão. Na atualidade, esse debate se produziu, sobretudo, na geografia econômica. Nela “se reformulou a questão do âmbito local e da região a partir das novas tendências da economia mundial” (HIERNAUX, 1995). As posições se

polarizaram entre aqueles que outorgavam um papel central e privilegiado do âmbito local e os que, pelo contrário, localizavam essa instância em um lugar subordinado. Por outro lado, aqueles pesquisadores que ressaltam a emergência de âmbitos regionais e, em particular, de distritos industriais¹¹ enfatizam a conformação de densos tecidos locais de relações econômicas e sociais que se sustentam em elementos como uma nova cultura empresarial vinculada ao lugar, à criação de redes intrarregionais que possibilitam a concorrência e também à cooperação entre agentes locais para enfrentar as instâncias produtivas externas. No polo oposto, autores como Amin e Robins colocam que a produção descentralizada e fragmentada está espacialmente vinculada por redes integradas à escala mundial supervisionadas principalmente por um pequeno número de gigantescas sociedades anônimas. Portanto, “a economia local só pode ser vista como um nó da rede econômica mundial e pode não ter existência significativa alguma fora deste contexto” (AMIN; ROBINS, 1991, p.219).

O que parece evidente é que nem todos os locais têm a mesma possibilidade de se fortalecerem internamente e de se constituírem em sólidas estruturas regionais. Portanto, em uma rede de relações globais coexistem lugares dominantes e nós subordinados, principalmente nos países periféricos. Seria preciso considerar também que a divisão internacional do trabalho dificulta, em regiões periféricas, a consolidação de escalas locais fortes. Em todo caso, tanto a mistificação do local como o desdém por essa instância parecem posições extremas em uma gama de possibilidades que se define, conforme comentamos previamente, mais pela complexa interação do nexa local-global do que pela ação isolada em cada um desses âmbitos.

As redes na vinculação local-global

Independentemente do resultado ao qual se dirige a discussão entre os apologistas dos distritos industriais e aquelas correntes que enfatizam os circuitos monopolísticos internacionais de acumulação, é importante ressaltar os principais elementos que podem contribuir à análise territorial do porto atual. É notável o fato de que ambas as posições destacam, mesmo que de modo diferente, o papel das redes na configuração de relações econômicas, sociais e territoriais da atualidade. Certamente, com a fragmentação da produção e a consequente externalização de funções, as empresas tiveram que criar redes para poder coordenar os processos que são executados em plantas localizadas em diferentes lugares. O desenvolvimento tecnológico recente favoreceu a configuração de redes e as estendeu às outras esferas da vida social. Atualmente há redes educativas, redes de organizações políticas e sociais, redes de grupos étnicos etc.

A rede e sua expressão territorial vão muito além das visões de Veltz (1999), na qual são enfatizados os atributos operacionais das comunicações e dos transportes. A rede é econômica e, como diz Santos, é também social e política, graças aos fluxos de capital e de mercadorias, aos agentes que operam nelas e às mensagens e ordens que através dela circulam. “Sem isto, e a despeito da materialidade com que se impõe a nossos sentidos, a rede seria, na verdade, uma mera abstração” (SANTOS, 2000, p.222). Entretanto, os autores que fazem coro em favor da teoria dos distritos industriais, como Zurla, não deixam de enfatizar a importância da estrutura reticular para a configuração e funcionamento dos processos que operam na escala local. Para esse investigador, o sucesso das

entidades locais está vinculado às possibilidades de conjuntar redes de empresas com redes sociais e redes telemáticas. Nesse sentido, o tecido distrital, formado basicamente por empresas pequenas e médias, é definido como “uma complexa e articulada rede, sem centro nem vértice hierárquico” (ZURLA, 1991, p.161).

Evidentemente, aqui as redes encontram sua expressão máxima no âmbito local. Isso não invalida o fato de que pesquisadores que defendem esta linha, como Storper (1991), explicitem que o distrito industrial não é incompatível com as relações interindustriais a longa distância, nem com a presença de grandes empresas no âmbito local. Storper diz que as relações de longa distância “não impedem, de modo algum, que uma localidade seja um distrito industrial” (idem, *ibidem*, p.246). Portanto, o autor reconhece a existência de redes extensas que vinculam os distritos locais com o mundo, mesmo que se proponha a enfatizar o papel da instância local nessas relações globalizadas. Por outro lado, para Amin e Robins (1991), predominam as redes extensas que ultrapassam amplamente o nível local, por meio das quais as grandes empresas multinacionais impõem seu domínio. Castells, mais perto desta última postura, evidencia a dependência do âmbito local frente ao global. Mesmo que não desdenhe a importância e a força que adquiriram algumas sociedades locais, estabelece claramente o domínio dos imperativos da economia global capitalista. Para esse autor, nas redes de articulação espacial, configuradas na fase de globalização, “nenhum lugar existe por si mesmo, já que os lugares são definidos pelos fluxos” (CASTELLS, 1996, p.411). Nesse sentido, o autor admite que as redes têm um papel fundamental na configuração espacial emergente, denominada espaço de fluxos, e tal papel muitas vezes se impõe em detrimento da importância de lugares ou níveis locais específicos. “Os lugares não desaparecem, mas suas lógicas e seus significados são absorvidos pela rede” (idem, *ibidem*, p.412). Assim, “os processos dominantes de nossas sociedades são articulados em redes que conectam diferentes lugares e atribuem a cada um deles uma função e um peso na hierarquia da geração de riqueza, no processamento de informação e no uso do poder, o qual, em última instância, condiciona o destino de cada lugar” (idem, *ibidem*, p.415).

É preciso assinalar que o espaço de fluxos, ou território de redes, é baseado não apenas em redes eletrônicas e imateriais, mas principalmente em redes físicas que conectam lugares ou nós específicos, com características sociais, culturais e físicas bem definidas. Mesmo que o tipo de rede mais fácil de visualizar como representativa do espaço de fluxos de Castells seja constituído pelo sistema financeiro global, o qual é considerado pelo próprio Castells (*ibidem*) e por Sassen (1991) como o sistema de tomada de decisões da economia global, existem muitas outras redes de atividade econômica e social que, pela sua materialidade e efeitos concretos sobre a organização do espaço, não podem se esquivar. Por exemplo, a produção industrial fragmentada requer uma ligação entre operações localizadas em diferentes lugares. Portanto, os fluxos de produtos e de informação entre empresas circulam por determinados nós e *hubs* da rede global, dentre os quais se destacam os portos globais. Nesses *hubs* portuários é mais significativa a fase de circulação do capital na sua forma corpórea de mercadoria que a circulação do capital em forma de dinheiro, própria das redes financeiras.

Mas, seguramente, os *hubs* portuários vinculados às redes tenderão a dissolver fronteiras tecnológicas e organizacionais, suavizarão as fronteiras físicas (mediante o aproveitamento da tecnologia e a incorporação de capital fixo), mas terão dificuldade

de anular a fronteira cultural da identidade regional, sobretudo se esse âmbito procura reforçar sua posição como lugar específico dotado de características particulares. De qualquer maneira, a identidade local ou regional nos âmbitos portuários não pode ser concebida como instância pura e incólume ante as influências externas. Pelo contrário, no porto da globalização, é evidente que “o que estrutura o local não é simplesmente isso que está em cena, mas a ‘forma visível’ do local encobre as distantes relações que determinam sua natureza” (GIDDENS, 1993, p.34). Precisamente, segundo Giddens, o que permite unir o local com o global, e de um modo impensável para as sociedades locais tradicionais, é o desencaixe das modernas instituições capitalistas, as quais, mediante vinculações de longa distância, facilitadas pelo vertiginoso desenvolvimento tecnológico expressado na constituição das redes, podem influir em uma região determinada, sem estar presente fisicamente todo o tempo.

Na explicação de Castells, as características e necessidades das redes, junto com os agentes sociais que as constroem e representam, são os elementos que definem em grande medida a posição dos âmbitos locais (os quais, mais que lugares, são conceitualizados como nós ou *hubs*). Assim, “a função que deve ser cumprida por cada rede define as características dos lugares que são seus nós privilegiados” (CASTELLS, 1996, p.414). Sem dúvida, “a teoria do espaço de fluxos começa com o reconhecimento implícito de que as sociedades estão organizadas assimetricamente em torno dos interesses dominantes específicos de cada estrutura social” (idem, ibidem, p.415). Tal dominação não seria, segundo o autor, puramente estrutural, porque se trata de algo decidido e implementado por atores sociais. Portanto, os nós de direção, os lugares de produção e os *hubs* de comunicações e transportes “são definidos ao longo da rede e articulados em uma lógica comum pelas tecnologias da comunicação, pelo desenvolvimento da informática, pelas bases microeletrônicas de dados e pela produção flexível” (idem, ibidem, p.414). Para o sociólogo, a infraestrutura tecnológica que constrói as redes define a nova estrutura espacial, porque ela é em si mesma a expressão das redes de fluxos, cuja arquitetura e conteúdo são determinados pelo poder dominante no sistema mundo.

O certo é que a formação de redes, tanto econômicas como sociais e culturais, exerce uma notável influência na organização territorial atual. A emergência do espaço de fluxos de Castells, ou do território rede de Veltz, implica em fortes condicionamentos e, inclusive, na desestruturação de âmbitos locais específicos, sobretudo na periferia e semiperiferia do sistema-mundo capitalista, onde dificilmente atingem o nível de nós privilegiados das redes globais. No entanto, em esferas locais hegemônicas, como as *global cities* de Sassen (1991), os distritos industriais dos países centrais (STORPER; HARRISON, 1994) ou ainda os *hubs* portuários, essas novas formas territoriais podem ser um elemento relevante na afirmação de tais espaços, se é que as redes globais realmente fortalecem os tecidos e as relações locais, questão que não tem sido plenamente demonstrada.

Conclusão: o Porto como Articulador do Espaço de Fluxos

Os portos articulados em rede tendem a constituir-se como nós ou *hubs* de concentração, integração, processamento e distribuição de fluxos através de redes físicas que mobilizam capitais, mercadorias e informações. Como espaço-fronteira, têm a possibili-

dade de estruturar cadeias produtivas globalizadas para os territórios interiores. Diferentemente de outros nós, os portos possuem a capacidade de articular tanto seu próprio espaço local como também os fragmentos interiores dos espaços nacional e continental de pertinência com as redes globais. Nesse sentido, a concepção prévia da geografia econômica dos litorais que situava o porto como elemento central de uma tríade espacial que inclui também a *hinterland* e a *foreland* (BIRD, 1971) tende a ser insuficiente para explicar a forma como os portos se inserem territorialmente na atualidade. Com o desenvolvimento das redes de transporte intermodal, integradas de porta a porta, a distinção entre a zona de conexão externa ultramarina e a zona de influência interna (*hinterlândia*) representa hoje uma falsa dicotomia (CHARLIER, 1992). Isso quer dizer que, com a supressão da ruptura de carga nos portos devido ao desenvolvimento de tecnologias como a do contêiner, a *hinterlândia* e o espaço ultramar se tornam volúveis e interdependentes. Portanto, os fluxos que se movimentam entre esses âmbitos devem ser analisados como um *continuum*. Em outras palavras, na análise da vinculação espacial do porto, o segmento terrestre que participa desses fluxos deve ser entendido como parte de uma corrente contínua dentro de uma rede de produção-distribuição que é articulada e processada pelos nós portuários, e não apenas como entreposto de ligação entre a unidade portuária e sua zona de influência.

Precisamente, uma das mudanças fundamentais nas características dos vínculos espaciais dos portos é a desarticulação das *hinterlândias* cativas que estavam fundadas em elementos como a proximidade geográfica ou a identidade comum com o ambiente regional mais próximo. Nesse sentido, com o desenvolvimento de redes de produção-distribuição integradas por sistemas intermodais de transporte através de *hubs* portuários seletos, as áreas internas deixam de ser zonas de influência cativa e se transformam em âmbitos espaciais concorridos e disputados por muitos portos. Desse modo, os portos em rede tendem a amplificar e multiplicar suas áreas de influência territorial, penetrando e desestruturando as *hinterlândias* dos portos regionais menos integrados de tal maneira que estes últimos entram em fase de estagnação e decadência. Por exemplo, recentemente os portos norte-americanos do Oceano Pacífico (Long Beach e Los Angeles) estenderam em muitos quilômetros seus segmentos intermodais terra adentro (*inland*), conseguindo assim captar os fluxos de comércio exterior de muitos estados e cidades mexicanas (inclusive Cidade do México). O resultado foi a desestruturação das *hinterlândias* e dos vínculos territoriais de vários portos nacionais que, desde a década de 1980, mostram sinais de estancamento. Apenas dois portos do Pacífico mexicano (Manzanillo e Lázaro Cárdenas) conseguiram se inserir nas redes globais articuladas por sistemas intermodais de transporte, e isso lhes permitiu, simultaneamente, expandir seus vínculos com múltiplas regiões do país e competir por fluxos de carga nacionais com os portos estadunidenses.

O certo é que o porto, concebido com um nó do espaço de fluxos, já não importa tanto como coisa em si, mas sim pelo vínculo e pela integração que alcança com outros nós ou fragmentos espaciais terra adentro. Se a reestruturação do sistema capitalista mundial supõe uma seletividade de lugares¹² e, portanto, “não requer o controle do espaço contínuo [...] para operar” (HIERNAUX, 1993), inevitavelmente serão requeridos redes, nós e *hubs* articuladores desse espaço descontínuo. Nesse contexto, 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. Em grande parte, o traço mais marcante do porto encontra-se atualmente mais determinado pela articulação e integração a longa distância que estabelece com outros nós territoriais da rede global do que pelas relações ou interações com seu próprio âmbito local. No entanto, isso não exclui o fato de que alguns *hubs* portuários, principalmente os de países centrais, consigam estabelecer densos tecidos de relações com sua esfera local imediata.

Em todo caso, aqui deixamos colocada a hipótese de que um porto articulado eficazmente nas redes globais de transporte de mercadorias não terá maior incidência no desenvolvimento de uma região sem a formação de uma rede local de atores que incorporem inovações baseadas na criação de serviços de valor agregado e que surgem tanto de um *know-how* prévio, como aquele relativo aos processos de aprendizagem coletivo dos agentes mais dinâmicos na escala local, assim como o das relações de cooperação e colaboração (e não apenas as de concorrência), que se produzem simultaneamente tanto na instância interempresarial local como no nível das relações socioinstitucionais (CARAVACA; GONZÁLEZ; SILVA, 2005), por meio do qual se articulam as diversas organizações da sociedade civil e as autoridades representativas dos interesses e poderes locais e regionais. Nesse sentido, propomos o estudo do porto como meio inovador por meio da retomada e documentação de múltiplos estudos de caso por parte dos pesquisadores latino-americanos que se interessam pelo tema.

Por ora, com o nível de análise atual, o que podemos concluir é que o porto da globalização é uma estrutura complexa e dinâmica que não encontra uma caracterização única e permanente; no entanto, está intimamente ligado às determinações espaçotemporais próprias da atual fase de desenvolvimento do sistema-mundo capitalista. Genericamente, o porto aparece agora como um lugar ou nó privilegiado para a emergência e instauração de uma nova forma de organização do território baseada na existência de redes e fluxos. Naturalmente, suas características como *hub* articulador de espaços e tempos o situam como um elemento que potencializa o desenvolvimento do espaço de fluxos, com todas as implicações que isso tem sobre a seletividade e exclusão de vastos territórios, principalmente os dos chamados países emergentes ou periféricos, como os da América Latina.

Referências Bibliográficas

AMIN, A.; ROBINS, K. Distritos industriales y desarrollo regional: limites y posibilidades. *Revista Sociología del Trabajo*. Número especial ¿Neofordismo o especialización flexible? España, 1991.

AUGÉ, M. *Los "no lugares"*. Espacios del anonimato, una antropología de la sobre modernidad. Barcelona: Editorial Gedisa, 1993.

BENKO, G.; DUNFORD, M. Changement structurel et organisation spatiale du système productif. *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, Paris, n.2, 1992.

BIRD, J. *Seaports and seaport terminals*. London: Hutchinson University Library, 1971.

BRAUDEL, F. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México, DF: Fondo de Cultura Económica, 1992.

CARAVACA, I. Los nuevos espacios ganadores y emergentes. *Revista Eure*, v.24(73), p.5-30, 1998.

_____. GONZÁLEZ, G.; SILVA, R. Innovación, redes, recursos patrimoniales y desarrollo territorial. *Revista EURE*, v.31(94), p.5-24, 2005.

CASTELLS, M. European cities, de informational society and the global economy. *New Left Review*, v.204, p.18-32, 1994.

CASTELLS, M. *The rise of the network society. The information age: Economy, society and culture*. Volume I. Oxford: Blackwell Publishers Ltd., 1996.

CHARLIER, J. Ports and hinterland connections. In: DOLMAN, A.; VAN ETTINGER, J. (orgs.). *Ports as nodal points in a global transport system*. Oxford: Pergamon Press and International Ocean Institute, 1992.

DURAND, M. *et al. Le monde, espaces et systèmes*. Paris: Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques; Dalloz, 1992.

FOSSEY, J. Relay gold. *Revista Containerisation International*, New Jersey, Emap Business Communications, v.30(6), 1997.

GIDDENS, A. *Consecuencias de la modernidad*. Madrid: Alianza Universidad, 1993.

_____. Time, Space an Regionalisation. In: DEREK, G.; URRY, J. (orgs.) *Social relations and spatial structures*. London: MacMillan, 1988.

HARVEY, D. *The condition of Posmodernity*. Cambridge: Basil Blackwell, 1989.

HAYUD, Y. Multimodal Freigh Transport. In: HOYLE, B.; KNOWLES, R. *Modern Transport Geography*. Oxford: Pergamon Press, 1992

HIERNAUX, D. *Globalización, integración y nuevas dimensiones territoriales: una aproximación conceptual*. Mimeografiado. México, 1993.

_____. La región insoslayable. *Revista Eure*, Santiago de Chile, Instituto de Estudios Urbanos, PUC, v.21(63), 1995.

LIPIETZ, A.; LEBORGNE, D. Nuevas tecnologías, nuevas formas de regulación: Algunas consecuencias espaciales. In: ALBURQUERQUE, F.; de MATTOS, C.; JORDÁN, R.

Peyrelongue, C. M.

Revolución tecnológica y reestructuración productiva: impactos y desafíos territoriales. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, ILPES y IEU, 1990.

MARTNER, C. Innovación tecnológica y fragmentación territorial. *Revista EURE*, Santiago de Chile, IEU-PUC, v.21(63), p.69-76, 1995.

_____. *La apertura comercial y los puertos del Pacífico en la reestructuración del territorio en México.* Tesis Doctoral en Ciencias Sociales, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, México, D.F. 1998.

_____. Modelos de desarrollo y articulación territorial del Puerto de Manzanillo. *Revista Argumentos*, Universidad Autónoma Metropolitana, México, D.F., v.39, p.45-70, 2001.

_____. Puertos Pivotes en México: límites y posibilidades. *Revista de la Cepal.* Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Naciones Unidas, Santiago de Chile, v.76, p.123-141, 2002.

MÉNDEZ, R. *Geografía Económica: la lógica espacial del capitalismo global.* Barcelona: Ariel, 1997.

_____. Innovación y desarrollo territorial: algunos debates teóricos recientes. *Revista EURE*, Santiago de Chile, v.28(84), p.63-83, 2002.

PIORE, M.; SABEL, C. E. *The second industrial divide.* New York: Basic Book, 1984.

RAMÍREZ, B. (org.). *Nuevas tendencias en el análisis regional.* México, DF: Ed. UAM-Xochimilco, 1991.

SANTOS, M. Espacio y Método. *Revista Geo Critica*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1986.

_____. *Por una geografía nueva.* Madrid: Espasa Calpe. España, 1990.

_____. *La naturaleza del espacio: técnica y tiempo. Razón y emoción.* Barcelona: Editorial Ariel, 2000.

SASSEN, S. *The global city.* New York, London, Tokio. New Jersey: Princeton University Press, 1991

SILVA, V. *El interés de los distritos industriales para la formulación de una política regional.* Mimeografiado. Santiago: Instituto de Estudios Urbanos, Universidad Católica de Chile. 1993.

STORPER, M. Tres respuestas a Ash Amin y Kevin Robins. *Revista Sociología del Trabajo*, Número especial ¿Neofordismo o especialización flexible? Madrid, 1991.

_____; HARRISON, B. Flexibilidad, jerarquía y desarrollo regional: los cambios de estructura de los sistemas productivos industriales y sus nuevas formas de articulación del poder en los años 90. In: BENKO, G.; LIPIETZ, A. (orgs.). *Las regiones que ganan. Distritos y redes: los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Valencia: Edicions Alfons El Magnànim, 1994.

UNCTAD. *La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación*. Geneva: Informe de la Secretaría de la UNCTAD, Comisión del Transporte Marítimo. Grupo Intergubernamental Especial de Expertos en Puertos, Naciones Unidas, 1992.

VELTZ, P. Jerarquía y redes en la organización de la producción y el territorio. In: BENKO, G.; LIPIETZ, A. (orgs.). *Las regiones que ganan. Distritos y redes: los nuevos paradigmas de la geografía económica*. Valencia: Edicions Alfons El Magnànim, 1994, p.281-300.

_____. *Mundialización, ciudades y territorios*. Barcelona: Editorial Ariel, 1999.

WALLERSTEIN, I. El análisis de los sistemas mundiales. In: GIDDENS, A; TURNER, J. *La teoría social, hoy*. México, DF: Ed. CNCA-Alianza Editorial, 1990.

_____. *Después del Liberalismo*. México, DF: Editorial Siglo XXI, 1996.

ZURLA, P. Nuevas tecnologías, estrategias de redes y economías locales. *Revista Sociología del Trabajo*. Número especial ¿Neofordismo o especialización flexible? Madrid, 1991.

Recebido em: 21/09/2014

Aceito em: 14/11/2014

¹ A presente contribuição se baseia em boa medida na atualização e reflexões adicionais sobre um trabalho anterior da minha autoria (MARTNER, 1999).

² Bird (1971), na sua análise geográfica dos portos, assinala que estes se estabelecem em uma zona intermediária, como uma “porta de saída” (*gateway*) localizada entre a *hinterland* (ou zona de influência de interna) e o *foreland* (ou zona de influência externa de ultramar).

³ O chamado regime de acumulação fordista se caracterizou, entre outras coisas, pela produção industrial em massa nas linhas de montagem, pelo aumento da produtividade em proporção similar à das receitas efetivas, pela ampliação dos mercados, por uma forte expansão mundial do capital e pela participação do Estado na economia e no desenvolvimento de instituições de bem-estar social.

⁴ *Ruptura modal ou de tração* significa mudança de unidade ou de modo de transporte, enquanto que *ruptura de carga* designa a consolidação das mercadorias no próprio porto para que, por meio de atividades acessórias ao transporte, possam incorporar valor agregado e serem destinadas imediatamente ao mercado consumidor final (N.T.)

⁵ Tratam-se, principalmente, dos Operadores de Transporte Multimodal (OTMs) e diversas modalidades de agentes logísticos que criam e integram extensas redes de transporte e de distribuição física de bens mediante o *design* de serviços *just-in-time* que articulam eficazmente as cadeias de abastecimento globalizadas, desde a porta da planta no território onde se origina o fluxo até a porta da planta ou armazém no lugar de destino. Portanto, integram trechos marítimos e terrestres em uma só rede que outorga fluidez constante à mobilidade da mercadoria. Por exemplo, os grandes operadores de transporte multimodal vinculados às grandes companhias marítimas de contêineres integraram de maneira eficiente a ferrovia e a rodovia com o porto e o transporte marítimo.

⁶ A externalização e o desdobramento das cadeias produtivas sobre amplos e distantes territórios devido à globalização da economia fazem com que as atividades que anteriormente formavam parte da circulação física, como o transporte, o armazenamento e os fluxos de informação, agora caíam dentro da esfera da produção imediata (MARTNER, 1995).

⁷ Podemos pensar que o “não lugar”, ou seja, as instalações portuárias, paradoxalmente revalorizam o lugar, ou seja, a cidade portuária. Talvez existam outras atividades nas cidades portuárias que reivindicam o lugar, mas uma forma específica de revalorizar o espaço-porto é precisamente através da aceleração do tempo.

⁸ Atualmente, os rendimentos das manobras (medidas pelo tempo) e a permanência das embarcações (medidas do mesmo modo, são indicadores essenciais na promoção do porto. Assim, neste nó a aceleração do tempo contribui à revalorização do lugar.

⁹ Segundo Giddens (1993), o “desencaixe” não é mais que desprender as relações sociais de seus contextos locais de interação para reestruturá-las em contextos espaço-temporais mais amplos.

¹⁰ A simultaneidade espaço-temporal está estreitamente associada à era da fragmentação da produção e à incorporação de inovações técnicas e organizativas que permitem ao capital desconcentrar fases produtivas a grandes distâncias e, ao mesmo tempo, centralizar o controle do processo e dos benefícios. Os sistemas de produção *just-in-time* que valorizam o capital flexibilizando o processo e reduzindo os inventários na planta requerem uma coordenação espaçotemporal apoiada em meios de comunicação e transporte que permitam ascender a territórios específicos em tempos pontuais para não romper a continuidade da produção.

¹¹ Dentre eles destacamos os trabalhos de Piore e Sabel (1984) e também o de Storper e Harrison (1994).

¹² É em razão desse processo que o nexos local-global está no centro do debate territorial atual.