

NOVOS TERRITÓRIOS PRODUTIVOS: UMA ANÁLISE DO SISTEMA PORTUÁRIO DO MERCOSUL

Frédéric Monié¹
João Grand Junior²
Vânia Regina Amorim da Silva³

Introdução

As cidades portuárias se posicionam atualmente como atores fundamentais do espaço global dos fluxos que integra as circulações materiais e imateriais de uma economia mundial em via de des-territorialização (devido à difusão espacial das atividades produtivas « de execução ») e de re-territorialização (devido à complexidade dos processos de planejamento e articulação das redes produtivas e das dinâmicas de mercantilização dos fluxos produzidos por estas redes). Se, ao longo das últimas décadas, os portos foram transformados em enclaves infra-estruturais cuja vocação única consistia na manipulação fluida de mercadorias, articulando entre os segmentos produção-transporte-consumo; a era da integração produtiva, na qual entramos no início dos anos 1980, abre perspectivas novas em termos de formulação de políticas públicas de desenvolvimento inovadoras para as cidades portuárias. Estas articulam, com efeito, as diferentes escalas da produção e podem, sobretudo, mobilizar suas competências sociais no intuito de agregar valor aos fluxos do comércio internacional. Desejamos, então, demonstrar que a conjuntura é relativamente propícia a uma re-aproximação das cidades (ricas em serviços e competências imateriais) e seus portos (tecnicamente performantes) mas que, apesar disso, as cidades com portos do Mercosul não conseguem pensar um modelo portuário e superar as funções tradicionais de transporte dos equipamentos portuários, ignorando, dessa forma, as potencialidades abertas pela re-estruturação produtiva aos projetos territoriais inovadores. Desta forma, pretendemos apresentar as grandes linhas do debate acerca da transformação das cidades portuárias em territórios produtivos à luz das profundas transformações pelas quais passam a produção, o consumo e o trabalho caracterizando o ingresso na era da integração produtiva.

Os novos territórios produtivos

Nas décadas que seguiram à Segunda Guerra Mundial, o território nacional e o chão fabril taylorista-fordista, principal *lócus* da acumulação intensiva de capital,

¹ Professor Doutor - Departamento de Geografia da UFRJ
Laboratório de Gestão do Território (Laget)
fmonie@uol.com.br

² (Graduando) – jgjgeo@ig.com.br

³ (Graduanda) – vramorim@uol.com.br

transformaram-se em marcos de referência da organização dos circuitos econômicos e de consumo tanto nos países centrais quanto em alguns países em vias de industrialização no “Terceiro Mundo”. A arquitetura espacial do fordismo era, então, caracterizada por um elevado grau de segregação funcional em todas as escalas geográficas e setoriais da produção. Dentro da fábrica, havia uma segregação entre atividades de concepção e de execução – ou, no âmbito do território nacional – entre grandes centros urbano-industriais e regiões periféricas mais ou menos integradas (Mendez : 1997). A organização rígida da produção atendia às demandas de um consumo em massa estruturado em torno de um leque relativamente restrito de bens padronizados. Por sua vez, os sistemas de transporte escoavam grandes volumes de mercadorias, já “valorizadas”, em corredores de circulação que conectavam espaços de produção e de consumo. A circulação consistia, nessas condições, numa forma de extensão espacial das funções industriais (Cocco e Silva: 1999). Na ponta de alguns corredores, os portos se inseriam nessa lógica “tecnicista”, pois funcionavam como simples instrumentos de trânsito na interface terra-mar. Neste ambiente profundamente funcionalista, produção, consumo e transporte evoluíam, então, segundo lógicas próprias, e o espaço era um mero suporte físico para um conjunto de operações industriais e de escoamento. A pobreza da relação sistema produtivo/território ilustra, assim, segundo Veltz (1996), a “taylorização de um território” verticalmente organizado, segmentado e extremamente hierarquizado, tanto no nível da fábrica quanto do espaço nacional.

A partir do final dos anos 1960, as novas formas de contestação social, que rompem com o “compromisso fordista”, a saturação dos mercados de bens de consumo, a mudança de perfil do consumidor e o esgotamento do sistema sócio-técnico herdado, em grande parte da revolução industrial, constituem sinais que antecipam uma crise profunda do regime de acumulação e de seu modo de regulação (Boyer : 1990). As formas tradicionalmente rígidas da organização do trabalho, da produção e da distribuição não garantem mais ganhos de produtividade suficientemente elevados para as firmas, então chamadas a pensar novas estratégias de expansão que passam, entre outros, pela diminuição dos custos, por uma maior capacidade de inovação (inovação de *process*) e pela busca por novos mercados (inovação de produto, mercados externos). As empresas se lançaram, então, num complexo processo de reestruturação produtiva. Nos setores mais tradicionais, a tendência dominante consistiu na re-localização da produção rumo às regiões e/ou países periféricos sem grande tradição industrial, oferecendo uma mão-de-obra barata e abundante e um meio receptivo aos investimentos produtivos (Benko & Lipietz : 1994). No que diz respeito às atividades mais intensivas em capital e tecnologia, a automação teve um papel fundamental, como no setor automotivo (Cocco: 2000). A reorganização industrial se traduziu, enfim, por uma “des-verticalização” da produção que, para atender às exigências de mercados mais segmentados e voláteis, se multilocalizou em vários sítios produtivos. As

redes produtivas que se constituem integram inúmeros atores econômicos, sociais e políticos localizados em novos espaços industriais selecionados por oferecer garantias em termos de custos, qualidade dos produtos e acessibilidade. A abertura das fronteiras e o progresso dos transportes e das comunicações viabilizam a formação dessas redes transnacionais e o ingresso na era da integração produtiva (Clerc : 2004). Neste contexto, Veltz (1996) observa a emergência de uma economia de variedade e fluidez que transforma a densidade e a qualidade das interações em fator central da produtividade dos territórios. Para ele, isso representa a tradução concreta dos novos mecanismos de uma concorrência que privilegia a capacidade das organizações de atender às demandas de seus clientes em termos de qualidade e variedade dos produtos, serviços oferecidos e de re-atividade frente às oscilações dos mercados. Os fundamentos muito rígidos do modo de produção taylorista-fordista não resistem ao novo ambiente concorrencial que supõe uma flexibilidade e uma grande fluidez dos processos, assim como uma inovação tecnológica e organizacional, que se constituem em elementos doravante centrais da produtividade (Piore & Sabel : 1984).

Uma primeira consequência dessa mutação reside na valorização das atividades de apoio à produção industrial onde parte crescente do valor é agregado pelo trabalho imaterial, localizado a montante e a jusante das operações materiais (Negri & Lazzarato : 2001). Esse trabalho, que exige um elevado nível de profissionalismo e de flexibilidade, é, muitas vezes, externalizado para empresas oferecendo qualidades de re-atividade e flexibilidade já mencionadas. Essa produção reticular e multiescalar transforma, gradualmente, as firmas em “redes de valor agregado” organizadas em torno de um núcleo duro alimentado por “periferias múltiplas” geograficamente dispersas (Veltz : 2002). Estas novas arquiteturas produtivas dependem, em consequência, da qualidade dos efeitos relacionais que se estabelecem dentro dos coletivos de trabalho entre clientes e fornecedores, entre produtores e distribuidores, entre centros de pesquisa e firmas, entre modos de transporte, entre produção e circulação, entre fábrica e sociedade. Esta “economia das interações” (Veltz), no seio da qual a circulação, material e imaterial, se torna produtiva, requer a mobilização permanente e competitiva de recursos de alto nível que as empresas procuram no coração dos territórios. As competências são, em primeiro lugar, técnicas, pois interações densas e de qualidade supõem, evidentemente, infra-estruturas e meios de transporte e de comunicação eficientes. Mas os territórios que ganham são também os que propõem uma mobilização produtiva de competências sociais como o espírito empreendedor da população, a qualidade da bacia de trabalho, o dinamismo do meio institucional, as tradições de cooperação entre atores sociais ou, ainda, a qualidade dos processos de aprendizagem que se revelam fundamentais para adequar-se às oscilações dos mercados (Monié & Silva: 2003). A combinação dessas competências técnicas e sociais rompe, então, com o funcionalismo tecnicista da era industrial, e passa a valorizar as qualidades próprias ao território, suscetíveis de serem mobilizadas no âmbito de

uma esfera única integrando estas duas dimensões essenciais do desenvolvimento (Monié & Silva : 2003). O território se torna, assim, o novo *lócus*, de referência da “economia industrial de serviços” (Veltz), pois é cada vez mais nele, e não sistematicamente dentro das fábricas, que as firmas em rede procuram suas novas reservas de produtividade.

Este novo estágio de expansão do capitalismo, que funciona, então, em ampla medida, graças à qualidade das interações materiais e imateriais se torna possível graças aos avanços tecnológicos nos transportes e nas comunicações, que abrem novas possibilidades em termos de localização das atividades, na medida em que a distância passa a influenciar menos a formação do custo do frete. No entanto, parece difícil evocar o fim da geografia ou um processo de desterritorialização generalizado, pois a multiplicação e a crescente sofisticação dos serviços que se agregam aos bens de consumo requerem efeitos de proximidade que somente um ambiente profissional, social e cultural particular é capaz de fornecer. Em consequência, as “*novas regiões ganhadoras*” (Benko & Lipietz : 1994) são, sobretudo, territórios produtivos cujo sucesso ilustra uma nítida tendência de reterritorialização das atividades mais complexas, enquanto se constitui numa gigantesca e muito dinâmica esfera de circulação desterritorializada. As cidades portuárias representam, a nosso ver, um exemplo revelador das possibilidades abertas por essa dupla dinâmica para os territórios que souberam valorizar suas competências.

A cidade portuária como território produtivo

A aceleração do processo de globalização desenha, então, uma economia de “oásis” (Benko) integrando os nós mais competitivos da economia mundial, como as grandes metrópoles (Sassen), as cidades médias mais dinâmicas, os grandes centros de inovação tecnológica (Silicon Valley, Bangalore), os novos pólos de crescimento industrial da Ásia ou da América Latina e, também, as grandes plataformas logísticas mundiais como Cingapura, Hong Kong, Xinxim, Dubai, Roterdã ou Los Angeles. Estas plataformas funcionam como grandes nós, articulando o “espaço global dos fluxos” (Castells : 1999) alimentado pela multilocalização da produção, que dinamiza o comércio intra-firmas, pela criação e consolidação de blocos regionais, pela emergência de novas regiões industriais e pelo crescimento acelerado da indústria turística. A diminuição das barreiras alfandegárias e o progresso dos transportes conferem um suporte jurídico e logístico, e viabilizam a formação deste espaço produtivo mundial multipolar. Do seu lado, as redes logísticas operacionalizam essa integração produtiva com eficiência crescente. Hoje, estas redes logísticas de alcance mundial se estruturam em torno dos vetores de circulação marítima que captam mais de 90% dos fluxos do comércio internacional. A qualidade do serviço oferecido nesses vetores se torna, então, essencial para a competitividade das firmas que recorrem cada vez mais a integradores globais que lhe fornecem, graças à mobilização de suas redes multimodais, uma prestação porta-a-porta em distâncias cada vez maiores. A

concorrência entre estes integradores para capturar os fluxos da globalização se traduz, assim, em investimentos voltados para o aumento da capacidade de carga e a melhoria do desempenho operacional que garantem economias de escala e rotações mais rápidas dos porta-contêineres aos raros grupos capazes de mobilizar o capital suficiente para serem competitivos. Em conseqüência, o transporte marítimo é, hoje, dominado por um pequeno número de operadores gigantes que dividem as linhas regulares mais rentáveis. Na medida em que esta modernização do transporte marítimo foi anterior à dos sistemas portuários, os portos se transformaram num elo problemático, pois caro e ineficiente nas cadeias logísticas cada vez mais competitivas dos integradores globais.

Neste contexto, desafios múltiplos se impõem às cidades portuárias. Durante décadas, os portos marítimos ocuparam, geralmente, uma posição bastante secundária no funcionamento geral de sistemas circulatórios centrados no território nacional. Por esta razão, os investimentos em transporte privilegiavam as infra-estruturas de circulação terrestre⁴. No entanto, a partir dos anos 1980 e 1990, o crescente dinamismo do comércio internacional e a abertura das economias nacionais se traduziram, conforme mencionado, pela formação de um espaço global de fluxos de mercadorias onde os portos, localizados na ponta dos grandes corredores de circulação passaram a ocupar uma posição central. As cidades portos se transformaram, então, em nós privilegiados da economia de circulação global⁵ depois de décadas sem receber investimentos. Por esta razão, nas duas últimas décadas, estados centrais e cidades marítimas empreenderam reformas portuárias visando, em geral, adequar as instalações físicas, os modos de gestão e de administração dos portos às novas condições da concorrência internacional; que impõem um trânsito fluído das peças entre as unidades produtivas e dos produtos entre os mercados. No entanto, a posição estratégica dos portos na globalização vai além dos volumes de cargas capturados e redistribuídos, exprimindo-se, sobretudo, através das competências que as cidades portuárias são capazes de mobilizar dentro dos processos de mercantilização dos fluxos. Os estudos de Baudouin e Collin mostram, assim, de que maneira a crescente segmentação dos mercados de consumo obriga as firmas a “contextualizar” seus produtos em função dos hábitos de consumo, extremamente variáveis de uma região para outra, dos consumidores (Collin : 2003). Isso significa que as empresas precisam incorporar ao núcleo duro do produto, serviços e operações que diferenciam este último o adaptando às exigências do consumidor de uma dada região. As cidades portuárias dispõem, nestas condições, de trunfos que podem se revelar determinantes, pois abrigam infra-estruturas técnicas que permitem captar os fluxos de componentes e semi-manufaturados, mas também, diversos serviços suscetíveis de agregar valor a estes fluxos. As cidades portuárias, do *Northern*

⁴ No Brasil por exemplo, o Plano de Metas investiu muito pouco no sistema portuário nacional.

⁵ O caso do Brasil, onde cerca de 95% das importações e das exportações transitam pela portas marítimas do país revela-se exemplar dessa tendência

Range europeu valorizam, há muito tempo, esta posição, investindo de forma sistemática na reaproximação das competências técnicas do porto e urbanas do ambiente local e regional. Atualmente, outras cidades portuárias, tais como Barcelona, Valência ou Gênova, seguem este caminho dotando-se de capacidades logísticas, que superam a função de transporte, para mobilizar os recursos objetivos e subjetivos do território metropolitano (Collin : 2003). No que diz respeito aos casos específicos do Mercosul e do Brasil, o caráter ainda muito incipiente deste debate ilustra a dificuldade de pensar um novo modelo portuário frente às transformações em curso no sistema produtivo.

A re-estruturação do sistema portuário do Mercosul

Nos países do atual Mercosul, como ocorreu em geral no mundo periférico, os portos funcionaram historicamente, de um lado como porta de entrada das mercadorias, dos valores, dos migrantes e dos exércitos europeus; do outro lado como porta de saída dos produtos primários coloniais. Por isso, as cidades portuárias tiveram um papel central na organização dos territórios, particularmente na Argentina, onde Buenos Aires, principal porto de exportação dos produtos da pampa, se transformou em grande centro de acumulação e de poder econômico e político no século 19. Todas as redes construídas na época convergiam para a capital, confirmando essa posição de centralidade da cidade platina (Foulquier: 2001). Mas foi a construção de ferrovias e portos modernos que constitui realmente o momento chave no processo de modernização dos sistemas primário-exportadores sul americanos no final do século 19 e início do século 20. Em todos os casos, o capital anglo-saxônico, em particular britânico, foi decisivo na instalação e na expansão das infra-estruturas de circulação características da Revolução Industrial. Os portos marítimos funcionavam, então, como plataformas de exportação capazes de manusear volumes crescentes de produtos primários drenados do interior pelas ferrovias. Os maiores portos da época eram Buenos Aires e Bahia Blanca na Argentina; Rio de Janeiro e Santos no Brasil, cujo desenvolvimento acompanhou a expansão da produção cafeeira e seu progressivo deslocamento do Vale do Paraíba do Sul para os planaltos paulista e paranaense. Hoje, conforme o ilustram os dados a seguir, os maiores portos do Mercosul continuam sendo plataformas de exportação especializadas na manipulação de grãos líquidos e sólidos.

Quadro 1 – Ranking dos vinte maiores portos do Mercosul

em movimentação de cargas em (t)

Portos	Principais produtos movimentados
1º - Tubarão – Br	* Minérios, óleo combustível, soja, etc.

2º - Itaqui – Br	* Minério de ferro, de manganês, ferro gusa, soja, derivados de petróleo, etc.
3º - Santos – Br	* Cítricos, soja, carvão, açúcar, óleo diesel, sucos, óleos vegetais, frutas, madeira, papel, peças para veículos, produtos têxteis e siderúrgicos, etc.
4º - São Sebastião – Br	* Máquinas, veículos, peças, petróleo, diesel, gasolina, etc.
5º - Sepetiba – Br	* Minério de ferro, carvão, produtos siderúrgicos, autos, etc.
6º - Paranaguá – Br	* Açúcar, milho, soja, madeira, couro, derivados de petróleo, óleos vegetais, produtos químicos, etc.
7º - Aratu – Br	* Acrilonita, benzeno, estireno, MEG, MTBE, amônia, butadieno, propeno, óleo cru, óleo diesel, etc.
8º - Praia Mole – Br	* Coque de carvão, fluorita, produtos siderúrgicos, mármore/granito, etc.
9º - Bahia Blanca – Ar	² Trigo, soja, azeite de girassol, propano, butano, gasolina, polietileno, etc.
10º - Rio Grande – Br	* Soja e derivados, trigo, arroz, fertilizantes, sal, óleo combustível, cavaco de madeira, fumo, móveis, calçado, etc.
11º - Ponta Ubu – Br	* Minério de ferro, etc.
12º - São Francisco do Sul – Br	* Soja e derivados, motores, autopeças, carne congelada, manufaturados de madeira, ferro fundido, etc.
13º - Angra dos Reis – Br	* Produtos siderúrgicos, petróleo, derivados de petróleo.
14º - Belém – Br	* Madeira, casa pré-fabricada, castanha sem casca, gasolina comum, querosene de avião, etc.
15º - Rio de Janeiro – Br	* Petróleo e derivados, contêineres
16º - Buenos Aires – Ar	¹ Manufaturados, produtos químicos, cereais, frutas, sucos e bebidas, carne e couro, madeira, etc.
17º - Porto Alegre – Br	* Inseticidas, celulose, polietileno, móveis, embalagens, calçados, soja, derivados de petróleo, etc.
18º - San Antonio – Cl	-
19º - Quintero – Cl	-
20º - Vila do Conde – Br	* Alumina, caulim, alumínio, madeira, óleo combustível.

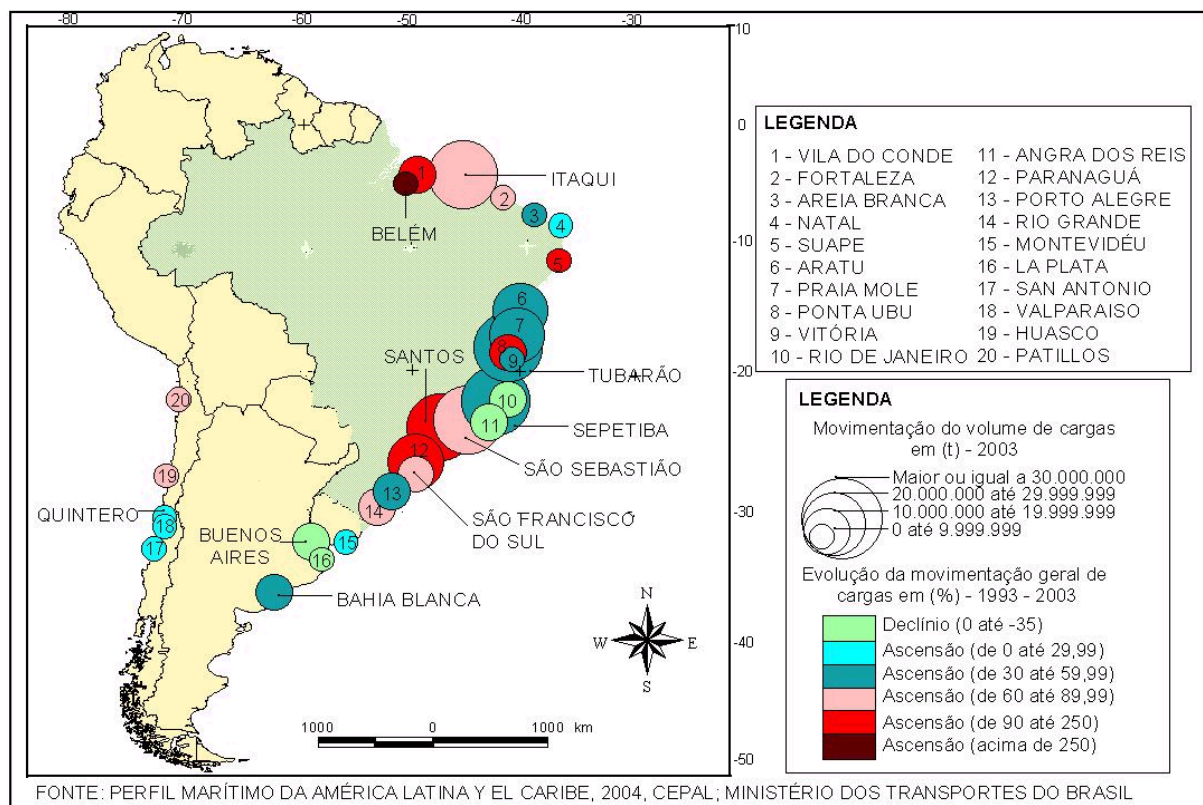
Fonte: Perfil Marítimo da América Latina y el Caribe, 2004, Cepal; Ministério dos Transportes do Brasil.

* Os dados referentes ao fluxo de cargas (produtos movimentados) dos portos brasileiros são referentes ao ano de 2000.

¹ <http://www.puertobuenosaires.gov.ar/imagenes/Cuadros082004.xls>

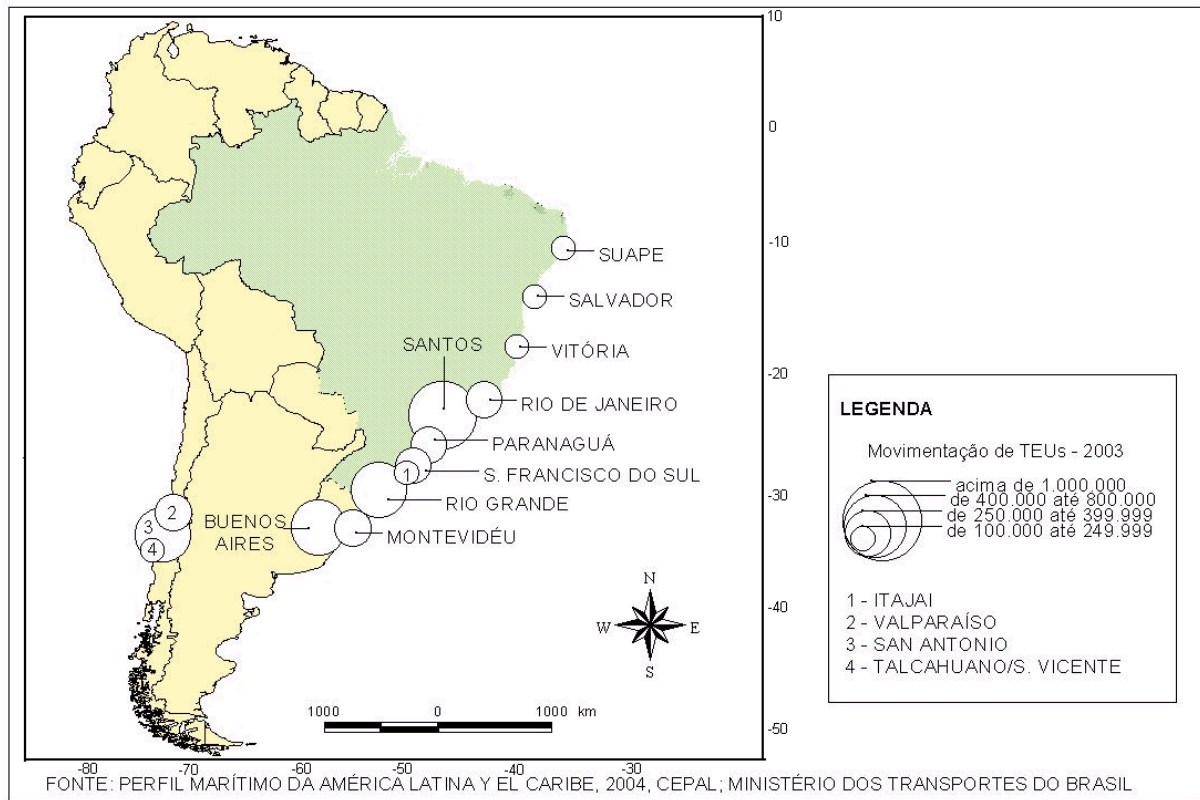
² <http://www.puertobahiablanca.com/index2.html>

Mapa 1 – Principais portos marítimos do Mercosul segundo volume de carga movimentada em (t)



O mapa 1 evidencia a importância das grandes plataformas especializadas na movimentação de grãos líquidos (Angra dos Reis, São Sebastião, Rio Grande, etc.) ou sólidos (Itaqui, Tubarão, Santos, Bahia Blanca), ilustrando o papel de exportador de recursos primários historicamente atribuído aos países da região pela divisão internacional do trabalho. No caso do Brasil, cujos portos ocupam, por razões óbvias, o alto dessa hierarquia portuária regional, predominam os terminais mineradores da Companhia do Vale do Rio Doce na ponta dos dois grandes corredores férreos do Centro Leste e de Carajás-Itaqui. Vale observar que, neste país, temos um grande número de equipamentos portuários marítimos distribuídos ao longo de todo o litoral, com exceção do trecho Norte da Bahia-Maranhão, onde a capacidade produtiva instalada e o pequeno mercado local de insumos não geram nem atraem muitos fluxos. A Argentina apresenta, do seu lado, uma estrutura portuária bicéfala organizada em torno das plataformas de Buenos Aires e Bahia Blanca.

Mapa 2 – Principais portos marítimos do Mercosul em TEUs



O mapa 2 apresenta características distintas em relação ao mapa 1. Nesse caso, estamos diante de plataformas que movimentam essencialmente manufaturados e semi-manufaturados. Por isso, os maiores portos dessa categoria se encontram nas proximidades das grandes bacias de produção e de consumo, com destaque para o eixo Rio de Janeiro - São Paulo - Buenos Aires. No Chile, os portos localizados próximos de Santiago movimentam o maior número de TEUs. Ao contrário, as regiões periféricas, Nordeste e Norte do Brasil e Patagônias chilena e argentina, por exemplo, apresentam um baixo desempenho.

Porto, território e desenvolvimento no Mercosul

Nos meados do século 20, os esforços realizados pelos Estados do atual Mercosul em prol da industrialização, via substituição de importações e medidas protecionistas, centraram suas prioridades nas infra-estruturas voltadas para a integração e o desenvolvimento do mercado interno. A perda de importância relativa do comércio exterior, combinada aos problemas de gestão decorrentes da estatização dos portos, teve como consequência maior um desinteresse nítido dos atores políticos e econômicos no que diz respeito à produtividade das infra-estruturas portuárias e ao custo dos serviços prestados. No entanto, a partir dos anos 1980, o esgotamento do nacional-desenvolvimentismo e a crise econômica e financeira que afetou os países do Mercosul incentivaram os governos a repensar suas políticas macro-econômicas no sentido de uma inserção competitiva nos fluxos da globalização (Monié e Silva, 2003). Os membros do bloco regional se engajaram

numa política de re-estruturação de seu sistema produtivo que integrou as economias nacionais em redes produtivas globais. Em alguns setores – complexo automotivo; eletrônica; material de telecomunicação e informática – as firmas transnacionais não se instalaram mais no Mercosul para fabricar produtos nacionais para os consumidores nacionais em unidades de grande porte verticalmente integradas, mas incluíram determinados territórios em redes de produção de componentes e de montagem de semi-manufaturados e manufaturados (Veltz, 2002). A arquitetura complexa destas redes articula, em todas as escalas geográficas, uma miríade de fornecedores de fornecedores e clientes de clientes, funcionando, desta forma, ao mesmo tempo segundo lógicas globais – componentes e subsistemas destinados ao mercado mundial – e locais. Paralelamente, o processo de construção do Mercosul e as ambições do Brasil de fortalecer sua posição de potência regional no subcontinente se traduziram por uma intensificação das trocas comerciais e pela multiplicação de projetos de integração das infra-estruturas físicas na escala do Cone Sul (EGLER: 2001).

Esta dupla lógica de reformulação das prioridades geoeconômicas dos países membros do Mercosul e de inserção competitiva na globalização implica, então, no início dos anos 1990, em uma redefinição do sistema circulatório (Messias da Costa). Os objetivos consistem na integração física das redes de circulação terrestres e no aumento da eficiência das portas de entrada do bloco regional, em particular os aeroportos e os portos marítimos. Os países da região se engajaram, assim, em reformas portuárias que transformaram os modos de gestão e operação da atividade portuária no intuito de aumentar a capacidade dos diferentes portos de captar os fluxos do comércio internacional e baratear o escoamento das exportações (Monié & Silva : 2003). Para isso, foram aplicadas algumas receitas “universais”, tais como o fim dos monopólios, o arrendamento dos terminais portuários e a descentralização da administração dos portos. Paralelamente, investimentos em equipamentos e na reforma das infra-estruturas contribuíram no aumento da eficiência das instalações. A reengenharia institucional e os investimentos realizados permitiram racionalizar as atividades e diminuir de forma significativa o preço dos serviços prestados como ocorreu em Buenos Aires, Santos ou Rio de Janeiro. Em alguns casos, seguindo a mesma lógica, as autoridades apostaram na construção de *hub ports* geralmente apresentados como macroportos estrategicamente localizados em relação aos grandes eixos de circulação marítima, oferecendo um calado suficiente para acolher meganavios e prestando serviços de baixo custo graças à sofisticação de equipamentos que permitem rotações rápidas, poupando mão-de-obra (Cocco & Silva : 2000). No caso do Brasil, as obras de expansão e/ou reestruturação das plataformas portuárias de Pecém, Suape, Rio Grande ou Sepetiba se inscrevem nesta lógica que nos parece problemática por mobilizar grandes volumes de recursos financeiros a serviço de um objetivo – a fluidez absoluta da circulação na rede global de alguns integradores – que pouco contribui para o

desenvolvimento sócio-econômico do lugar onde o *hub* está instalado (Monié & Silva : 2003). Algeciras, Gioia Tauro ou Colombo são, assim, exemplos de portos que funcionam como enclaves de modernidade, plenamente inseridos no sistema circulatório mundial dos *megacarriers*, mas vivem cortados de sua hinterlândia local ou regional. Essa lógica que multiplica os enclaves desterritorializados tornou-se popular nos países do Mercosul, apesar da região contribuir por apenas cerca de 2% do comércio internacional e do baixo retorno “desenvolvimentista” deste tipo de investimento.

Observamos, então, que apesar dos avanços das Leis de Modernização portuária promulgadas no Mercosul na década passada, as políticas públicas não romperam com o determinismo tecnicista da era nacional desenvolvimentista e com a idéia de que portos e cidades constituem duas entidades definitivamente antagônicas. Para os atores portuários, mas também para o poder local, a cidade continua sendo um obstáculo à fluidez das mercadorias. A solução consiste, então, em afastar as atividades portuárias da cidade. Os investimentos em sítios extra-urbanos próximos a Fortaleza, Recife e Rio de Janeiro inscrevem-se nesta lógica. As áreas portuárias centrais, onde a diminuição do tráfego de granéis multiplicou as *friches* seriam, do seu lado, exclusivamente voltadas para atividades recreativas ou para a residência das classes médias. Esta tendência de expulsão das atividades portuárias da cidade pode, no entanto, se revelar nefasta. O exemplo dos portos do *Northern Range* europeu, Barcelona, Valência ou Genova demonstra que a estratégia oposta, de (re)aproximação da cidade e do porto, pode ter impactos muito positivos em termos de criação de postos de trabalho e crescimento do produto local (Collin : 2003). Como efeito, os processos de mercantilização dos fluxos comerciais requerem a mobilização de serviços específicos – *marketing*, *design*, conselho jurídico ou financeiro, tratamento e processamento de informações, propaganda publicitária – localizados nos grandes centros urbanos, onde se beneficiam de efeitos de proximidade, que geram externalidades positivas (Veltz: 2002). Por isso, várias cidades marítimas investem atualmente em centros logísticos que usam o território urbano local como um provedor de recursos técnicos e sociais a serviço do desenvolvimento sócio-econômico. Apesar dos sucessos alcançados nessas cidades, o Mercosul, onde os grandes centros urbanos enfrentam problemas graves de desemprego e subemprego, permanece fiel a uma lógica que beneficia muito pouco as populações urbanas.

Considerações finais

O atual processo de globalização abre, então, possibilidades para as cidades portuárias em termos de desenvolvimento. Os portos articulam as múltiplas escalas geográficas da produção, cada vez mais dispersa e reticular, pois estão parcialmente aliviadas da “tirania da distância” (Braudel) pela diminuição expressiva do custo do frete marítimo. Neste sentido, os portos constituem evidentemente ainda ferramentas técnicas

indispensáveis ao bom desempenho da economia mundial. Por isso, sua modernização, que se traduz por uma diminuição do custo das operações, por uma maior eficiência dos serviços prestados e pelo aprimoramento das condições de acessibilidades graças ao recurso a multimodalidade, é essencial para todas as cidades portuárias. No entanto, essa modernização das infra-estruturas e da gestão do equipamento portuário não pode constituir um fim em si, como ocorre atualmente no Brasil e no Mercosul, onde a visão tradicional das relações portos/territórios limita-se à definição de um novo modelo portuário capaz de tirar melhor proveito das transformações pelas quais passam a produção e o consumo. Corporativismo e defesa de interesses meramente setoriais, formas de planejamento centralizadas e pouco democráticas e imagem péssima das áreas portuárias constituem entraves no caminho da formação de comunidades portuárias e sintomas das relações extremamente difíceis entre cidades e portos. O maior desafio consiste, então, em definir projetos territoriais inovadores combinando as funções de execução do porto dentro das redes produtivas regionais e internacionais às funções “cerebrais” da cidade para atender ao desafio da mercantilização dos fluxos a serviço do desenvolvimento do território metropolitano.

REFERÊNCIAS

- BOYER, R. (1990): *A Teoria da Regulação: uma análise crítica*. São Paulo, Nobel.
- BENKO, G. & LIPIETZ, A.: *As regiões ganhadoras. Distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica*. Oeiras, Celta Editora.
- CASTELLS, M (1999): *A era da informação: economia, sociedade e cultura*. Vol. 1: *A sociedade em rede*. São Paulo, Paz e Terra.
- CLERC, D. (2004) : De la spécialisation à l'intégration. *Alternatives économiques*, Hors Série n°59, pp.12-16.
- COCCO, G. & SILVA, G. (1999): *Cidades e Portos. Os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A Editora.
- COCCO, G. (2000): *Trabalho e cidadania*. Rio de Janeiro: Cortez Editora.
- EGLER, C (2001): Integração econômica e redes logísticas no Mercosul in: SANTOS, Thereza Carvalho. (Org.). *Tendências e Desafios da Integração do Brasil Contemporâneo*. Riode Janeiro, 2001, p. 312-326.
- FOULQUIER, E (2001) : *L'Uruguay et son insertion régionale : le rôle des ports dans la structuration des territoires*. Thèse de Doctorat. Université de Nantes.
- MÉNDEZ, R (1997): *Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo global*. Barcelona, Ariel Geografia.
- MESSIAS DA COSTA, W (1999): Políticas territoriais brasileiras no contexto da integração sul-americana. *Revista Território*, n°7, 1999, pp.25-41.
- NEGRI, A. e LAZZARATO, M. (2001): *Trabalho imaterial*. Rio de Janeiro: DP&A Editora.
- PIORE, M & SABEL, C (1984): *The second industrial divide: possibilities for prosperity*. Nova Iorque, Basic Books.
- VELTZ, P. (2002): *Des lieux et des liens. Politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*. Paris, Editions de l'Áube.
- VELTZ, P (1996): *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. Paris: Presses Universitaires de France.

Webs

www.transportes.gov.br

www.cepal.org

www.consejoportuario.com.ar

www.directemar.cl

www.ci-online.co.uk

www.guiamercosul.com

www.wto.org