O PROJETO DE MODERNIZAÇÃO DO PORTO DE SEPETIBA E AS TRANSFORMAÇÕES NA ESTRUTURA PORTUÁRIA DO PAÍS[1]

Rejane Cristina de Araujo Rodrigues[2]

I. Sepetiba – opção estratégia no projeto de modernização portuária no Brasil

As diretrizes político-econômicas seguidas pelas políticas públicas, a partir do final da década de 80, indicavam a necessidade de inserir urgentemente o país no mercado global. Tomando como foco o incremento das exportações, os estudos oficiais apontavam o atraso tecnológico e a fraca consolidação das redes de telecomunicações, distribuição de energia e transportes como um dos principais entraves à plena inserção do país na economia globalizada. O custo final elevado dos produtos brasileiros tornava-os pouco competitivos no mercado internacional, indicando como necessária a redução do chamado Custo Brasil.

Como os custos logísticos apareciam como o principal responsável pela fraca competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional, uma série de medidas foram dirigidas à reestruturação das redes rodoviária, ferroviária e portuária. No âmbito dos transportes marítimos, destacavam alguns visíveis sinais de fadiga dos principais portos do Centro-Sul (Santos e Rio de Janeiro). E, apresentavam o Porto de Sepetiba como uma importante opção de modernização para a inserção competitiva da região e do país nos principais fluxos do comércio internacional.

Integrado ao programa federal de investimentos “Brasil em Ação”, 1996-1999, a modernização da estrutura portuária e das rodovias e ferrovias que dão acesso a Sepetiba, deveria exercer forte atração sobre os grandes transportadores oceânicos, promovendo a ampliação no volume de cargas em circulação na região e a requalificação do espaço produtivo regional. Numa perspectiva mais ambiciosa, este conjunto de medidas deveria, ainda, promover a inserção competitiva do espaço produtivo fluminense, como centro logístico regional, na economia global.

II. As inter-relações entre as infra-estruturas técnicas e a organização do território – um debate teórico

Com as transformações implementadas no Porto de Sepetiba e nas redes de transportes a ele articuladas, a partir da década de 90, uma série de estudos foram

[1] Pesquisa realizada para doutoramento no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro

[2] Profª. CAp-UERJ / doutoranda PPGG-UFRJ

organizados visando avaliar a pertinência e os efeitos destas medidas. Para alguns autores, o projeto de modernização do Porto de Sepetiba traria como efeito de curto, médio e longo prazos alguns impulsos para a reestruturação produtiva do território fluminense[3], desde que superados uma série de entraves técnicos. Para outros autores o Porto de Sepetiba teria sua viabilidade econômica comprometida dada a ausência de uma política de longo prazo que promovesse a integração do porto com seu território[4].

No bojo deste debate insere-se o objetivo central desta pesquisa, verificar o papel de um objeto técnico, o porto de Sepetiba, na reestruturação espacial no Rio de Janeiro, tratado mais detalhadamente nos itens a seguir.

Particularmente em países como o Brasil, onde ainda é bastante forte a atuação do poder público na implantação e gestão das redes técnicas, com decisões e ações que afetam diferentes instâncias da vida social, dentre elas o modo de organização do território [5], esta dinâmica pode se constituir em importante elemento da análise geográfica. Vale destacar que pensar aspectos da redefinição da dinâmica territorial é de extrema relevância para o trabalho do geógrafo e, além disso, os estudos sobre a dinâmica espacial no Estado do Rio de Janeiro constituem-se num importante suporte à gestão territorial e à avaliação dos projetos públicos de modernização.

Inicialmente, consideramos essencial resgatar algumas discussões sobre o papel das infra-estruturas na reorganização do espaço, a fim de justificar a pertinência de nosso objeto. Através destes estudos queremos mostrar a forte relação entre infra-estrutura e espaço, apontando para uma inter-relação entre estes dois elementos. As infra-estruturas promovem mudanças no espaço e estes têm importantes implicações sobre aqueles objetos técnicos.

Alguns estudos tradicionais como o de Pierre Monbeig sobre o avanço da franja pioneira pelo oeste paulista e norte do Paraná, destacam o papel dos transportes, em particular da ferrovia, na ligação com a atividade urbano-industrial da capital paulista.

> "Criam os trilhos a unidade, porque asseguram o escoamento da produção e porque o sucesso individual, tanto quanto o das empresas colonizadoras, depende da expedição fácil , contínua e regular dessa produção. (...) Mede-se o valor de um espigão menos em função do seu solo e dos seus desbravadores, que em função da qualidade da sua ferrovia. (...) Até hoje é mais exato falar

[3] A exemplo, ver Lessa, 2001.
[4] Abordagem identificada em Monié, 2001.
[5] Castro, 1995.

> de regiões ferroviárias, que de regiões geográficas ou econômicas da franja pioneira."[6]

Santos[7], em sua análise sobre o fenômeno urbano nos países subdesenvolvidos, destaca o papel fundamental dos transportes modernos na modificação do espaço e no desenvolvimento econômico das regiões. Processo que apresenta algumas especificidades nos países subdesenvolvidos, onde foram o crescimento das cidades e os interesses dos países industrializados, quem impôs a necessidade de transportes modernos, levando à constituição de uma rede de transportes heterogênea, descontínua e voltada para fora.

Estudos mais recentes também apresentam os transportes como um objeto muito eficiente na modelagem da ocupação do espaço. Para Merlin[8], a revolução dos transportes tornou possível a separação espacial do trabalho - regiões exclusivamente industriais se opuseram às regiões que permaneceram exclusivamente rurais, os centros de serviço e de administração se opuseram aos centros de produção e às vilas de troca. Esta especialização se traduziu numa diferença sensível de nível de vida e de composição social, profissional e étnica da população. Como exemplo, apresenta o caso da região parisiense, onde a construção das primeiras vias férreas destinadas a servir Saint-Germain e Versalhes, seguida da eletrificação das linhas do Oeste, e da abertura da primeira auto-estrada, favoreceu a localização de atividades (indústria, escritórios e comércio), contribuindo para deslocar para o oeste o centro real da capital e criando um desequilíbrio leste-oeste em temos de taxa de desemprego dentre outros elementos.

As infra-estruturas a que nos referimos remetem ao que Milton Santos denomina objetos técnicos (hidrelétricas, fábricas, fazendas, estradas de ferro etc). Correspondem eles a acréscimos, fabricados pelo homem, que dão ao espaço um conteúdo extremamente técnico, distinguindo-se das coisas, dos dados naturais.

> "A materialidade do território é dada por objetos que têm uma gênese técnica, um conteúdo técnico e participam da condição da técnica, tanto na sua realização como na sua funcionalidade." [9]

Ao se referir à técnica como um dos "dados explicativos do espaço", Santos não está, entretanto, se referindo exclusivamente à estrutura material ou ao arranjo físico de objetos, mas também às relações sociais. São elas que explicam como um conjunto de técnicas em diferentes lugares apresentam resultados diversos.

---

[6] Monbeig, 1984, p.385.
[7] Santos, 1982.
[8] Merlin, 1991.
[9] Santos, 1996, p.100.

Ao sistema de objetos articula-se, portanto, o sistema de ações que movidas por uma racionalidade, são traduzidas em ações pragmáticas, conforme aos fins e aos meios, objetos. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão às ações, e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos pré-existentes. É assim que o espaço encontra sua dinâmica e se transforma, transformando os objetos naturais em objetos fabricados, objetos técnicos.

Como nos últimos quarenta anos o número de objetos técnicos se multiplicou exponencialmente, devemos buscar compreendê-los à luz de teorias e conceitos que dêem conta da complexidade de inter-relações que se estabelecem. Atualmente estes objetos técnicos encontram-se imbuídos de uma funcionalidade extrema e submetidos a um comando único, tendendo a ter a mesma composição em todos os lugares. Além disso, apresentam-se carregados de uma intencionalidade que é mercantil e, também, simbólica impondo à consciência dos habitantes de um lugar uma vontade que lhes é distante e estranha. Principalmente aqueles que participam dos sistemas hegemônicos estão carregados de uma enorme carga de informação. Assim, os objetos passam a ser, sobretudo, informação, que substitui a energia como princípio de estruturação do território.

Devemos então avançar nossa análise no sentido de reconhecer estes sistemas técnicos como um sistema de redes, redes técnicas. Dias[10] aponta em sua análise das redes de comunicação no Brasil, o final do século XIX e início do XX como um período que nos dá bons indícios da estreita relação entre infra-estrutura e organização do território, pela expressiva difusão das estradas de ferro, do telégrafo e do telefone. Entretanto, destaca que com a aceleração no ritmo das inovações, a partir da segunda metade do século XX, estas passam a se constituir como redes, redes técnicas, as quais têm importante relação com a transformação das condições sociais, dos territórios e da ordem mundial, em particular.

Da mesma forma, Merlin[11], destaca que as infra-estruturas podem raramente ser apreendidas isoladamente, pois para serem eficazes, elas devem se inscrever em uma rede, materializada no solo (estradas de ferro, rodovias, vias navegáveis...), ou pelos pontos de troca (portos, aeroportos).

É, neste sentido que assumimos aqui, que a complexidade do problema dos transportes se liga às características mesmas de uma infra-estrutura que se inscreve no tempo e no espaço. No tempo, de modo durável: às vezes assume as heranças, por vezes antigas, e deve intervir na evolução muitas vezes incerta. No espaço, mas não de maneira pontual, como a maioria das atividades, mas como ligação entre diferentes lugares. Por sua característica de durabilidade as infra-estruturas de transportes se apresentam como um

[10] Dias, 1995,
[11] Merlin, op.cit.

dado relativamente rígido, com efeitos decisivos por um longo período. E, portanto, em suas inter-relações com a ocupação do espaço devem ser consideradas em sua complexidade, considerados os diversos atores envolvidos no processo e analisadas a partir de sua inserção num quadro de uma estratégia global de desenvolvimento.

III. Natureza e importância das políticas públicas na reorganização do território

Traduzidas por infra-estruturas no território, ligando pontos ou nós específicos, as redes de transporte podem, assim, ser apreendidas como um fator de fortalecimento dos territórios ou promover sua desarticulação. Neste sentido, as políticas públicas direcionadas a este setor constituem-se no foco principal de análise desta pesquisa, tendo em vista as diretrizes por elas estabelecidas que irão impactar decisivamente as estruturas sócio-espaciais em determinado território. Trataremos neste item de apresentar uma breve discussão teórica acerca dos conceitos e noções relacionados à questão das políticas públicas.

Formado a partir da apropriação do espaço e transformado pelas redes, circuitos e fluxos instalados, o território deve ser compreendido como resultado das relações sociais ou, de modo mais específico, das relações de poder. O território deve ser visto, portanto, como "... continente de um sistema de interesses, na maioria das vezes conflitantes, que são os fundamentos da necessidade da política, das suas instituições e do seu poder para o controle dos conflitos"[12].

Tomamos aqui o poder político como o sumo poder - dentre os poderes econômico e ideológico identificados na análise do Estado -, relacionado à legitimidade do exercício da coerção física e à exclusividade do uso deste direito em um determinado território. O poder político é aquele cuja posse distingue em toda a sociedade o grupo dominante[13]. Garante, através da coação, a defesa a ataques externos. E impede a desagregação interna, nos limites do território - espaço de validade da ação e fonte da soberania do Estado -, através de um sistema de leis e normas instituído pela sociedade, cujo objetivo fundamental é estabelecer e preservar as regras das relações sociais.

Entendendo o Estado como uma forma complexa de organização social, cujos limites de legitimidade da obediência são definidos e re-definidos pelas relações sociais, podemos apreendê-lo como uma instituição jurídico-territorial[14], cujas decisões se processam ou têm efeitos diretos sobre o território. A organização do Estado envolve, portanto, controle de uma

[12] Castro, 2003, p.8
[13] Bobbio, op.cit., p.95
[14] Castro, 1995, p.5

extensão territorial, realizado através da base infra-estrutural (transportes e comunicação) e de suas instituições[15].

É nesta perspectiva que suas instituições, agentes, processos decisórios, mecanismos de regulação e de exercício de poder, são de interesse para a análise geográfica e, particularmente, para os objetivos da pesquisa que pretendemos realizar. O território se constitui a partir de relações fundamentalmente políticas, sendo possível perceber no conjunto de fatores que resultam diretamente da política, a centralidade das dinâmicas territoriais que afetam a organização da base material da sociedade. Trata-se, para Castro[16], de considerar na análise geográfica a dimensão espacial da política.

As políticas de governo estão sujeitas a constrangimentos sociais, econômicos e tecnológicos, relacionados a diferentes forças externas difíceis de serem conduzidas, representando uma combinação de planejamento racional, incrementalismo, competição entre grupos, preferências das elites, forças sistemáticas, processos políticos e influências institucionais[17].

Tomamos aqui o conceito de política como a definição e a aplicação de normas e de estratégias de ação pelas organizações em geral, sendo as políticas públicas o conjunto de normas e ações definidas e implementadas pelo setor público visando um fim e destinadas a determinado grupo social ou território.

> "Existe política pública quando uma autoridade política local ou nacional tenta, por meio de um programa de ação coordenada, modificar o ambiente cultural, social ou econômico dos atores sociais, tomados em geral dentro de uma lógica setorial[18]".

Particularmente, com as mudanças, nas últimas décadas do século XX, no papel do Estado na regulação dos conflitos existentes no interior das sociedades, com importantes mudanças nos programas de ação dos governos, torna-se essencial considerar uma perspectiva de análise que dê conta das mudanças promovidas pelas políticas públicas na reorganização do território.

Tratamos aqui das políticas do Estado ampliado, que além das políticas privativas do Estado, como segurança, moeda e relações internacionais, incorporou as políticas econômicas e sociais, de meio ambiente, controle do mar e do ar, se referindo a um amplo

[15] Castels propôs o conceito de Estado-rede que se apropria das redes técnicas para aumentar sua capacidade de vigilância sobre o território, reforçando a idéia de que a territorialidade é a base da existência do Estado.
[16] ibidem
[17] Dye, 1981

espectro de questões como defesa, energia, meio ambiente, relações estrangeiras, educação, bem estar, defesa, infra-estrutura etc[19].

IV. Porto de Sepetiba e reorganização do território - Questões e objetivos da investigação

Destacada a importância das infra-estruturas de transporte e das políticas públicas na organização do território destacamos como central em nosso projeto a seguinte questão: a política de modernização do porto de Sepetiba constitui-se num vetor de reestruturação produtiva no estado do Rio de Janeiro?

A fim de tornar mais clara a investigação proposta neste trabalho dividimos a questão central em algumas sub-questões apresentadas a seguir:

- quais as principais orientações das políticas de modernização destinadas ao porto de Sepetiba, após a década de 90?

- outras políticas públicas destinadas à modernização das rodovias e ferrovias da área de influência do Porto podem ser identificadas como fatores de estímulo à ampliação da movimentação de cargas no Porto?

- as políticas de modernização do sistema rodovia-ferrovia-porto de Sepetiba foram capazes de estimular verdadeiramente um fluxo de cargas para este Porto?

- a partir da implementação de políticas destinadas à modernização do sistema logístico centrado em Sepetiba, que impasses podem ser identificados para a ampliação do fluxo de cargas para o Porto?

- as dificuldades das empresas e produtores rurais para exportação podem ser identificadas como um destes impasses?

- qual a natureza das políticas de estímulo às exportações no estado do Rio de Janeiro e que áreas são privilegiadas nestas políticas?

- podem ser identificadas ou vislumbradas inter-relações entre o Porto e as áreas com produção voltada à exportação no estado do Rio de Janeiro?

Tem-se, assim, como objetivo central desta pesquisa a compreensão dos efeitos da modernização do porto de Sepetiba para a reestruturação produtiva do território fluminense, a partir da análise de políticas implementadas após a década de 90. Também, com o intuito de tornar mais claro o objetivo do trabalho são a seguir apresentados alguns objetivos específicos:

[18] Mueller, 2000.

- analisar as políticas públicas destinadas ao Porto de Sepetiba e às redes rodoviária e ferroviária articulada ao porto, considerando-se os limites de sua área de influência;

- averiguar os avanços alcançados pelo porto na movimentação de cargas e apontar os impasses identificados para a ampliação destes fluxos;

- analisar as principais diretrizes das políticas de estímulo à produção para exportação destinadas à áreas produtivas do estado do Rio de Janeiro;

- identificar as principais áreas de estímulo à produção para exportação privilegiadas nestas políticas;

- averiguar as interações existentes e possíveis entre o Porto de Sepetiba e as áreas de estímulo à produção para exportação identificadas nas políticas públicas para o Estado do Rio de Janeiro.

- avaliar as oportunidades existentes ou possíveis, derivadas da modernização do porto de Sepetiba, quanto à requalificação produtiva do território fluminense.

V. Análise da modernização do porto de Sepetiba - proposta de operacionalização

Como primeiro passo desta pesquisa, será efetuada uma profunda investigação bibliográfica, que dê suporte à construção da base conceitual para esta abordagem. A seguir serão implementadas as seguintes etapas:

1. Levantamento e análise das políticas públicas destinadas ao Porto de Sepetiba e às redes rodoviária e ferroviária a ele articulados, a partir da década de 90;

2. Análise de dados referentes à movimentação de cargas no porto de Sepetiba;

3. Identificação dos entraves apontados pelos principais atores ligados ao sistema Sepetiba, através da análise de estudos técnicos, reportagens, artigos acadêmicos e entrevistas;

4. Levantamento e análise das principais políticas destinadas a estimular a produção para exportação no estado do Rio de Janeiro, a partir da década de 90;

5. Identificação das principais áreas de estímulo à produção para exportação no estado do Rio de Janeiro, indicadas nas políticas;

6. Avaliação das interações existentes e possíveis entre o Porto de Sepetiba e as áreas de estímulo à produção para exportação no Estado do Rio de Janeiro.

VI. Caracterização da área de estudo

[19] Dye, op.cit.

Localizado na costa norte da Baía de Sepetiba, no município de Itaguaí, Estado do Rio de Janeiro, ao sul e a leste da Ilha da Madeira, a área de influência do porto de Sepetiba articula-se ao complexo urbano-industrial do centro-sul e médio Paraíba, onde estão concentradas empresas industriais e comerciais responsáveis pela formação de aproximadamente 75% do atual PIB brasileiro.

A expansão urbano-industrial para esta área começa na década de 60 como efeito de investimentos federais em grandes projetos industriais e infra-estruturais destinados à desconcentração do desenvolvimento dos espaços metropolitanos (I e II PNDs). Foram criados os distritos industriais de Campo Grande, Santa Cruz, Palmares e Queimados.

Mais tarde, na década de 1980, foram criados os pólos industriais programados (cine e vídeo, ótica, química fina, calçado e artigos de couro, tecnologia I e II) na baixada de Jacarepaguá e na RA de Santa Cruz e o pólo de Alumínio e Fundição na bacia de Sepetiba.

Neste contexto, foi inaugurado, em 1982, o porto de Sepetiba com terminais destinados à movimentação de granéis sólidos para a Companhia Siderúrgica Nacional e para a Valesul. Os estudos de viabilidade para a implantação do Porto de Sepetiba datam de 1973. Todavia, ante a magnitude dos investimentos envolvidos no empreendimento, o Porto veio a ser inaugurado somente em 07 de maio de 1982, iniciando-se, então, as atividades do Terminal de Carvão e Alumina, sob a competência da Companhia Docas do Rio de Janeiro.

Neste período, o porto de Sepetiba movimentava apenas granéis sólidos em importação, carvão metalúrgico e coque de hulha destinados à Usina da CSN em Volta Redonda, e alumina, para a Valesul, enxofre, caulim, além de dispor de instalações para exportação de minérios, grãos (principalmente soja) e produtos siderúrgicos.

Incluído no programa de recuperação e modernização do sistema portuário, concebido no âmbito federal, a modernização e privatização dos terminais de Sepetiba integraram o plano plurianual de investimentos conhecido como "Brasil em Ação", devendo ser transformado num macroporto concentrador de cargas (*hub port*). O Plano Diretor para o porto de Sepetiba organizado pela CDRJ[2] apontava a necessidade de reestruturação e modernização dos terminais de minérios, grãos e carga geral, das vias de transporte, do canal de acesso dentre outros aspectos.

Neste contexto, foram arrendados o terminal de carvão pela CSN, em 1997, e o terminal para exportação de minério pela Companhia Portuária Baía de Sepetiba (grupo liderado pela Ferteco e pela Camargo Correia).

A área do porto é composta por instalações portuárias terrestres (cais, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral, vias internas

de circulação rodoviária e ferroviária e terrenos ao longo dessas áreas e adjacências pertencentes à União) e infra-estrutura de proteção e acessos aquaviários (áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse). São quatro berços, em um píer, cinco pátios descobertos para estocagem de carvão metalúrgico e coque, silos verticais para alumina, e em Mangaratiba, um terminal para minério de ferro de uso privativo da MBR.

Situado na baía de Sepetiba no município de Itaguaí, o porto de Sepetiba foi escolhido como área privilegiada para investimentos, pois reúne algumas condições físicas favoráveis: porto natural com canal de acesso profundo, com possibilidade de aprofundamento e baixos índices de assoreamento, capaz de atender a navios de grande porte; retroárea portuária com cerca de 7,5 milhões de metros quadrados de extensão; e acessos rodo-ferroviários livres, ligados a toda a malha nacional, sem interferência com áreas urbanas.

A extensa retroárea assegura uma importante reserva potencial para o atendimento a demandas relativas à integração intermodal e à armazenagem de cargas por tipos (granéis sólidos, carga geral, contêineres etc).

O porto de Sepetiba dispõe de acesso rodoviário (Rodovia BR-101, Rio - Santos), ferroviário (em bitola larga (1,60 m), por intermédio do ramal Japeri / Brisamar, operado pela MRS Logística S/A, ligando o Porto ao Vale do Paraíba) e marítimo (barra localizada entre a Ponta dos Castelhanos, na Ilha Grande, e a Ponta Grossa da Restinga de Marambaia, oferecendo 12 km de largura e profundidade de 19 m e canal de acesso, com cerca de 22 km de extensão, 200m de largura e 15m de profundidade média.

Comparado a outros portos Sepetiba apresentava, segundo estudos oficiais algumas condições que poderiam colocá-lo em situação vantajosa. Com subsolo de granito que limita sua profundidade a cerca de 12m o porto de Santos estaria condenado navegação de grandes embarcações. Por sua vez, o porto de São Sebastião possui retroporto limitado pela Serra do Mar, em região onde se encontram importantes reservas de Mata Atlântica, e o porto do Rio de Janeiro enfrenta problemas de congestionamento nos acessos rodoviários e profundidade limitada para o acesso de navios mais modernos.

Os maiores navios porta-contêineres variam de 3.000 a 6.000 TEUs, possuindo elevado custo operacional, o que faz com que seus períodos ociosos, despendidos nos portos, sejam muito onerosos. Por isso, demandam requisistos especiais dos portos, como acessos de águas profundas, maiores berços, pórticos para contêineres de maior capacidade, maiores áreas de estocagem e operações portuárias altamente eficientes. Como muitos portos tradicionais não são capazes de operar eficientemente essas grandes embarcações, as empresas de navegação estão consolidando suas principais linhas de

operação em apenas um ou dois portos importantes em cada rota, para que sirvam como centros de distribuição ou centros de transbordo (*transshipment*) para os portos próximos. Destes portos regionais os contêineres são transportados por navios alimentadores (*feeders*) menores, para os portos regionais.

Neste contexto, o porto de Sepetiba deveria se constituir num super-porto, um porto articulador do comércio marítimo mundial com a distribuição continental, a partir da navegação de cabotagem. Recebendo os grandes transportadores, de Sepetiba seria feito o transbordo de cargas, principalmente contêineres para os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul e para os países do Mercosul.

As expectativas atribuíam ao porto de Sepetiba a tarefa de se constituir num *hubport* e, num importante vetor de desenvolvimento econômico e social no Estado do Rio de Janeiro, com reflexos diretos sobre a oferta de empregos e a qualidade de vida na região.

Com a privatização estão sendo operados terminais de uso público, instalados sob a modalidade de arrendamento que movimentam, principalmente, granéis sólidos importados (carvão metalúrgico, coque de hulha, alumina, enxofre, caulim); minério de ferro exportado; produtos siderúrgicos exportados; grãos exportados (principalmente soja), carga geral e veículos.

- cais de multiuso (TCS, da Sepetiba Tecon S/A): com 810 m de comprimento, faixa de 32 m de largura, retroárea de 200.000 metros quadrados, e dotado de três berços de atracação, sendo um deles descontínuo, em dolfins, todos com 270 m de comprimento e 14,5 m de profundidade;

- pier de carvão (TCV, da Companhia Siderúrgica Nacional S/A): com 540 m de comprimento, 39,25 m de largura, dotado de dois berços de atracação em cada face e profundidade de 15 m, no lado sul, e 12 m, na face norte, em condições de receber, simultaneamente, dois navios de 90.000 tdw e dois navios de 45.000 tdw;

- pier de minérios (TM1, da CPBS – Companhia Portuária Baía de Sepetiba S/A): dotado de berço de atracação descontínuo, em dolfins, medindo 320 m de comprimento, para atracação de navios com capacidade de até 280.000 TPB;

- terminal de alumina (TAL, da Valesul Alumínio S/A): compreende dois silos verticais, para alumina, com um total de 3.508 metros quadrados, correspondendo a uma capacidade estática total de 30.630 toneladas;

- pátios de carvão (MBR, da Minerações Brasileiras Reunidas S/A): consistem de cinco pátios descobertos, utilizados para estocagem de carvão metalúrgico e coque, somando 177.000 metros quadrados de área e capacidade estática de 750.000 toneladas;

- pátios de minério: consistem de quatro pátios de estocagem, com capacidade total de 1.500.000 toneladas;

- pátio de uso múltiplo: área pavimentada com 200.000 metros quadrados e armazéns cobertos para consolidação de carga e produtos siderúrgicos.

VII. Levantamento preliminar

Como uma primeira etapa na realização desta pesquisa demos início à análise de alguns dados referentes à movimentação de cargas e navios nos portos brasileiros. Os dados analisados indicam algumas importantes mudanças na movimentação de cargas e na participação relativa de alguns portos no sistema portuário do país.

TABELA 1 – Evolução da movimentação geral de cargas nos portos – por região e porto - 1995/2002

REGIÃO	1995		REGIÃO	2002	
	em toneladas	**%**		**em toneladas**	**%**
Norte	20.148.012	5,20	Norte	35.188.612	6,65
Nordeste	92.115.055	23,76	Nordeste	115.392.934	21,81
Sudeste	222.026.536	57,27	Sudeste	299.704.773	56,65
Sul	48.363.966	12,47	Sul	76.539.990	14,47
Centro-Oeste	1.254.791	0,32	Centro-Oeste	2.178.742	0,41
PORTO			**PORTO**		
Tubarão-ES	62.451.659	16,11	Tubarão-ES	75.192.316	14,21
Itaqui-MA	50.842.662	13,11	Itaqui-MA	64.941.689	12,28
São Sebastião-SP	35.635.719	9,19	Santos-SP	53.474.268	10,11
Santos-SP	35.111.367	9,06	São Sebastião-SP	52.774.256	9,98
Sepetiba-RJ	25.254.477	6,51	Sepetiba-RJ	42.805.354	8,09
Rio de Janeiro-RJ	18.762.820	4,84	Paranaguá-PR	27.859.879	5,27
Paranaguá-PR	17.156.747	4,43	Aratu-BA	21.045.670	3,98
Praia Mole-ES	16.028.987	4,13	Praia Mole-ES	20.232.741	3,82
Angra dos Reis-RJ	14.746.435	3,80	Rio Grande-RS	16.753.962	3,17
Aratu-BA	13.526.876	3,49	Ponta do Ubu-ES	15.074.598	2,85
Belém-PA	12.150.957	3,13	S. Francisco do Sul-SC	15.023.855	2,84
Rio Grande-RS	11.032.129	2,85	Angra dos Reis-RJ	14.738.809	2,79
Ponta do Ubu-ES	9.754.374	2,52	Rio de Janeiro-RJ	13.394.362	2,53
S. Francisco do Sul-SC	9.206.703	2,37	Belém-PA	13.318.857	2,52
Porto Alegre-RS	6.572.651	1,70	Manaus-AM	10.845.977	2,05
Vitória-ES	5.133.828	1,32	Porto Alegre-RS	10.340.013	1,95
Natal-RN	4.599.422	1,19	Vila do Conde-PA	7.946.354	1,50
Areia Branca-RN	4.044.056	1,04	Vitória-ES	6.061.804	1,15
TOTAL	**387.688.988**		**TOTAL**	**529.005.051**	

Fonte dos dados: www.antaq.gov.br

* Na tabela não foram apresentados os dados relativos aos portos com percentuais de participação inferiores a 1% na movimentação de cargas no país.

Na **tabela 1** observa-se um aumento da ordem de 36% no total de cargas movimentadas nos portos brasileiros, passando de 387.688.988, em 1995, para 529.005.051, em 2002. Destacam-se no ano de 2002, os portos de Tubarão, Itaqui, Santos, São Sebastião, Sepetiba e Paranaguá, que juntos respondiam por 60% da movimentação de cargas no país.

Vale ressaltar que, no período, enquanto os portos de Santos, São Sebastião e Sepetiba observavam um aumento no movimento de cargas, da ordem de 2 a 3%, o porto do Rio de Janeiro teve sua importância relativa reduzida no sistema portuário nacional e no conjunto de portos do Sudeste **(tabela2)**. No Brasil, o porto do Rio de Janeiro teve reduzido o percentual de cargas movimentadas, passando da 6ª para a 13ª posição, enquanto internamente à região Sudeste, caiu da 5ª para a 8ª posição, no período 1995-2002. Este e outros dados que serão apresentados posteriormente podem se constituir num importante indicador não só da perda de importância do porto do Rio de Janeiro no sistema portuário nacional, mas também da captação do fluxo de cargas por outros portos.

TABELA 2 – Evolução da movimentação geral de cargas nos portos da região Sudeste - 1995/2002

PORTOS	1995		PORTOS	2002	
	em toneladas	**%**		**em toneladas**	**%**
Tubarão-ES	62.451.659	28,13	Tubarão-ES	75.192.316	25,09
São Sebastião-SP	35.635.719	16,05	Santos-SP	53.474.268	17,84
Santos-SP	35.111.367	15,81	São Sebastião-SP	52.774.256	17,61
Sepetiba-RJ	25.254.477	11,37	Sepetiba-RJ	42.805.354	14,28
Rio de Janeiro-RJ	18.762.820	8,45	Praia Mole-ES	20.232.741	6,75
Praia Mole-ES	16.028.987	7,22	Ponta do Ubu-ES	15.074.598	5,03
Angra dos Reis-RJ	14.746.435	6,64	Angra dos Reis-RJ	14.738.809	4,92
Ponta do Ubu-ES	9.754.374	4,39	Rio de Janeiro-RJ	13.394.362	4,47
Vitória-ES	5.133.828	2,31	Vitória-ES	6.061.804	2,02
B. do Riacho-ES	1.405.043	0,63	B. do Riacho-ES	2.416.948	0,81
Forno-RJ	622.398	0,28	Pres. Epitácio-SP	1.404.225	0,47
Regência-ES	449.816	0,20	Regência-ES	1.356.144	0,45
Panorama-SP	219.892	0,10	Forno-RJ	519.947	0,17
Niterói-RJ	164.935	0,07	Niterói-RJ	173.230	0,06
Pres. Epitácio-SP	56.306	0,03	Pirapora-MG	77.184	0,03
Pirapora-MG	9.108	0,00	Panorama-SP	8.587	0,00
TOTAL	**222.026.536**		**TOTAL**	**299.704.773**	

Fonte dos dados: www.antaq.gov.br

Concentrando a maior participação no PIB nacional não é de surpreender que a região Sudeste apareça como aquela que concentra o maior volume de cargas movimentadas,

56,65% do total nacional, com destaque para os portos de Tubarão, Santos, São Sebastião e Sepetiba que juntos respondiam, em 2002, por 74,82% da movimentação de cargas na região.

TABELA 3 – Movimento de embarcações na navegação de longo curso, por região e porto - 1996/2000

PORTOS	1996		PORTOS	2000	
	nº embarcações	**%**		**nº embarcações**	**%**
Santos	2.946	22,15	Santos	2.724	22,75
Rio de Janeiro	1.340	10,08	Paranaguá	1.565	13,07
Paranaguá	1.239	9,32	Rio de Janeiro	1.421	11,87
Rio Grande	1.181	8,88	Rio Grande	1.131	9,44
Vitória	766	5,76	Vitória	732	6,11
Tubarão	558	4,20	Tubarão	580	4,84
São Francisco do Sul	538	4,05	Salvador	532	4,44
Praia Mole	462	3,47	Itajaí	513	4,28
Salvador	458	3,44	São Francisco do Sul	450	3,76
Itajaí	445	3,35	Fortaleza	409	3,42
Fortaleza	421	3,17	Sepetiba	300	2,51
Itaqui	388	2,92	Aratu	280	2,34
Recife	322	2,42	Belém	275	2,30
Aratu	278	2,09	Suape	263	2,20
Belém	275	2,07	Recife	196	1,64
Porto Alegre	265	1,99	Itaqui	175	1,46
Manaus	191	1,44	Barra do Riacho	153	1,28
Suape	172	1,29	Praia Mole	144	1,20
Barra do Riacho	148	1,11	Vila do Conde	134	1,12
Maceió	134	1,01	Porto Alegre	129	1,08
Cabedelo	131	0,98	Ponta do Ubu	124	1,04
Sepetiba	63	0,47	Maceió	108	0,90
TOTAL	**13.330**		**TOTAL**	**11.975**	

Fonte dos dados: www.geipot.gov.br - anuário estatístico 2001

* Para os portos de Manaus, Barra do Riacho e Vitória, foram repetidos os dados de 1999.

* Na tabela não foram apresentados os dados relativos aos portos com percentuais de participação inferiores a 1% na movimentação de embarcações no país.

Da mesma forma, se analisarmos o movimento de embarcações de longo curso no país **(tabela 3)**, poderemos observar a concentração num pequeno grupo de portos. Santos, Paranaguá, Rio de Janeiro e Rio Grande são responsáveis mais da metade (57,13%) deste movimento de embarcações.

Ao contrário do movimento de cargas o número de embarcações de longo curso que circulam nos portos brasileiros foi reduzido no período 1996-2000, passando de 13.300 para

11.975 embarcações. Entretanto, alguns portos, como Paranaguá, Rio de Janeiro, Tubarão, Salvador, Itajaí, Sepetiba e Suape, dentre outros apresentaram aumento no número de embarcações movimentadas, reforçando a tendência já apontada quanto à concentração do movimento de cargas em alguns poucos portos brasileiros.

Esta tendência poderia ser explicada pelo crescimento do transporte de cabotagem o que representaria uma importante transformação no sistema de transporte marítimo nacional. Entretanto, alguns dados[20] indicam que a importância deste tipo de navegação se manteve reduzida.

Apesar do ligeiro aumento no número de embarcações, o porto do Rio de Janeiro perdeu, mais uma vez posição ente os portos do sistema portuário nacional, caindo, entre 1996 e 2000, da 2ª para a 3ª posição na movimentação de embarcações no país. Por sua vez, o porto de Sepetiba teve o volume de embarcações de longo curso aumentado de forma expressiva, cerca de 376% em relação a 1999, passando da 25ª posição, em 1996, para a 12ª, em 2000. Este dado pode ser um indicador da implementação da estratégia indicada no projeto de modernização, qual seja, transformar Sepetiba num *hub port*, um porto concentrador e redistribuidor de cargas.

Se considerarmos o tipo de carga movimentada **(tabela 4)** podemos constatar que a situação dos portos brasileiros não se altera muito. Além da predominância de cargas de baixo valor agregado no comércio exterior brasileiro, fica evidenciada a tendência já apresentada de concentração da movimentação de cargas em alguns portos do sistema portuário nacional.

TABELA 4 - Movimentação de cargas por natureza - 1996 / 2002 (em t)

GRANÉIS SÓLIDOS

PORTO		2002	P O R T O	1996	
Tubarão	74.072.583	24,53	Tubarão	62.856.811	28,43
Itaqui	55.905.166	18,51	Itaqui	45.298.052	20,49
Sepetiba	41.530.137	13,75	Sepetiba	23.908.074	10,81
Santos	23.979.655	7,94	Santos	16.678.102	7,54
Paranaguá	19.233.400	6,37	Paranaguá	11.475.591	5,19
Ponta do Ubu	14.948.555	4,95	Praia Mole	10.106.850	4,57
Praia Mole	12.716.279	4,21	Ponta Ubu	9.785.474	4,43
Belém	10.337.153	3,42	Belém	9.500.389	4,30
Rio Grande	8.913.872	2,95	Rio Grande	5.564.863	2,52
TOTAL	**301.972.374**		**TOTAL**	**221.089.725**	

[20] Em 2002, segundo dados da Antaq, eram movimentadas pela navegação de cabotagem 137.023.807 toneladas.

GRANÉIS LÍQUIDOS

PORTO	2002		P O R T O	1996	
São Sebastião	52.401.476	32,12	São Sebastião	36.797.544	29,55
Aratu	18.728.307	11,48	Aratu	12.728.502	10,22
Angra dos Reis	14.429.938	8,85	Angra dos Reis	11.910.781	9,57
Santos	11.335.349	6,95	Rio de Janeiro	9.320.707	7,49
São Francisco do Sul	9.980.160	6,12	São Francisco do Sul	8.150.971	6,55
Porto Alegre	8.980.380	5,50	Santos	7.821.486	6,28
Rio de Janeiro	8.043.379	4,93	Natal	5.017.358	4,03
Manaus	7.006.100	4,29	Porto Alegre	4.725.908	3,80
Itaqui	5.370.706	3,29	Itaqui	3.830.902	3,08
Natal	4.335.025	2,66	Manaus	3.487.709	2,80
Paranaguá	3.975.596	2,44	Paranaguá	3.172.875	2,55
Rio Grande	3.527.558	2,16	Suape	3.040.382	2,44
TOTAL	**163.135.324**		**TOTAL**	**124.509.678**	

CARGA GERAL

PORTO	2002		P O R T O	1996	
Santos	18.159.264	28,42	Santos	11.839.772	29,03
Praia Mole	7.516.462	11,76	Praia Mole	6.234.115	15,29
Paranaguá	4.650.883	7,28	Rio de Janeiro	3.297.903	8,09
Rio de Janeiro	4.645.086	7,27	Paranaguá	2.986.689	7,32
Rio Grande	4.312.532	6,75	Vitória	2.121.686	5,20
Itajaí	3.647.039	5,71	Barra do Riacho	1.758.425	4,31
Vitória	3.231.131	5,06	Rio Grande	1.677.965	4,11
São Francisco do Sul	2.599.791	4,07	Itajaí	1.471.529	3,61
B. do Riacho	2.304.342	3,61	Porto Velho	1.312.601	3,22
Salvador	1.930.241	3,02	Belém	1.206.426	2,96
Manaus	1.493.203	2,34	São Francisco do Sul	1.166.366	2,86
Fortaleza	1.310.351	2,05	Salvador	1.156.765	2,84
Sepetiba	1.275.217	2,00	Sepetiba	2.053	0,01
TOTAL	**63.897.353**		**TOTAL**	**40.784.628**	

Fonte dos dados: www.antaq.gov.br e DP/MT

* Na análise foram desconsiderados os portos com participação inferior a 1%.

De acordo com a tabela, observamos que a movimentação de granéis sólidos supera grandemente os demais tipos de carga, com 57,08% do total de cargas movimentadas no país, concentrada, principalmente, nos portos de Tubarão, Itaqui, Sepetiba, Santos e Paranaguá. Os portos de São Sebastião, Aratu, Angra dos Reis, Santos, São Francisco do Sul, Porto Alegre e Rio de Janeiro, se destacam na movimentação de granéis líquidos, que corresponde a 30,83% do total de cargas movimentadas no país. Enquanto, na movimentação de carga geral (12,07% do movimento nacional total) destacam-se os portos de Santos, Praia Mole, Paranaguá, Rio de Janeiro, Rio Grande, Itajaí e Vitória.

Importante destacar que, em 2002, apesar dos elevados investimentos em reestruturação e modernização, manteve-se a maior participação de granéis sólidos no total de cargas movimentadas em Sepetiba. No período, 1996-2002, este porto apresentou um aumento na participação relativa na movimentação deste tipo de carga no país, passando de 10,81% para 13,75%, bem como um significativo aumento em termos absolutos na movimentação de carga geral.

Por sua vez, o porto do Rio de Janeiro, que se destaca na movimentação de granéis líquidos, teve sua participação relativa reduzida na movimentação deste tipo de carga, passando da 3ª para a 6ª posição no país.

Vale destacar que o maior volume de cargas movimentado no país se refere ao embarque **(tabela 5)**, principalmente de granéis sólidos (80,24% do total deste tipo de carga) e carga geral (74,43%). Enquanto o maior volume de granéis líquidos (67,62%) corresponde ao desembarque.

TABELA 5 – Movimentação de cargas por natureza - 2002

	EMBARQUE		DESEMBARQUE		EMB.+DESEMB.
TIPO DE CARGA	**em toneladas**	**%**	**em toneladas**	**%**	**em toneladas**
Granéis sólidos	242.297.410	80,24	59.674.964	19,76	301.972.374
Granéis líquidos	52.821.491	32,38	110.313.833	67,62	163.135.324
Carga geral	47.556.568	74,43	16.340.785	25,57	63.897.353
TOTAL	**342.675.469**		**186.329.582**		**529.005.051**

Fonte dos dados: www.antaq.gov.br

Dadas as mudanças no transporte marítimo internacional demandando maior rapidez e menores custos na movimentação de cargas no mundo, o transporte por contêineres passa a se constituir num importante indicador das mudanças no sistema portuário nacional.

Na **tabela 6** podemos observar o crescimento na movimentação de contêineres no Brasil, cerca de 60% em relação ao ano de 1999. Dadas as exigências técnicas e o alto custo de implantação para a movimentação deste tipo específico de carga, era de se esperar que a tendência geral à concentração do movimento portuário já destacada seja ainda maior neste caso. Apenas 6 portos (Santos, Rio Grande, Itajaí, Rio de Janeiro, Paranaguá e São Francisco do Sul) concentram 75,65% do total de contêineres movimentados no país.

TABELA 6 – Movimentação de contêineres - 1999/2002 (em t)

	1999			2002	
PORTO	**TEU**	**%**	**PORTO**	**TEU**	**%**
Santos	774.959	52,26	SANTOS-SP	1.068.606	30,60

Rio Grande	261.929	17,66	RIO GRANDE-RS	438.196	12,55
Rio de Janeiro	204.289	13,78	ITAJAÍ-SC	334.726	9,58
Paranaguá	194.939	13,15	RIO DE JANEIRO-RJ	271.589	7,78
S. F. do Sul	151.111	10,19	PARANAGUÁ-PR	269.882	7,73
Itajaí	136.062	9,18	S. F. DO SUL-SC	258.826	7,41
Vitória	86.810	5,85	TERM. CUBATÃO-SP	155.748	4,46
Salvador	79.116	5,34	SALVADOR-BA	134.664	3,86
Fortaleza	51.626	3,48	MANAUS-AM	128.688	3,68
Manaus	48.553	3,27	VITÓRIA-ES	128.451	3,68
Belém	47.283	3,19	SUAPE-PE	108.958	3,12
Suape	39.142	2,64	FORTALEZA-CE	72.491	2,08
Term. Tubarão	27.778	1,87	BELÉM-PA	52.527	1,50
Recife	26.526	1,79	TERM. TUBARÃO-ES	28.413	0,81
Porto Velho	18.080	1,22	SEPETIBA-RJ (2)	20.065	0,57
TOTAL	**2.166.344**		**TOTAL**	**3.492.340**	

Fonte dos dados: www.antaq.gov.br

* Na análise foram desconsiderados os portos com participação inferior a 1%.

Destaque deve ser dado ao porto de Santos, que sozinho responde por 30,6% do total de contêineres movimentados no país, e aos portos de Manaus e Suape, que apesar da pequena participação percentual tiveram um aumento expressivo no volume de cargas movimentadas, valores em torno de três vezes o movimentado observado em 1999.

Também neste caso, podemos observar a redução da participação do porto do Rio de Janeiro, de 9,4% para 7,7%, superado pelo porto de Itajaí. Apesar do dado se referir a volume, o transporte por contêineres remete à movimentação de cargas de maior valor agregado, o que pode ser um indicador da perda de importância do porto do Rio não só quanto ao volume, mas também quanto ao valor movimentado, aspecto que será investigado em etapa posterior da pesquisa.

Apesar dos pesados investimentos na reestruturação e modernização do porto de Sepetiba sua participação na movimentação de contêineres no país está muito aquém de sua capacidade e das expectativas de analistas e operadores portuários, 0,57% entre 1999 e 2002.

Conclusões preliminares:

Os dados analisados indicam algumas importantes transformações com relação ao movimento de cargas nos portos brasileiros. O final da década de 90 representou sem dúvida um período de crescimento na movimentação de cargas no país com mudanças na participação relativa de alguns portos.

Mantiveram-se em posições de destaque os portos de Santos, Paranaguá, Tubarão, Itaqui, Rio Grande, Vitória, Angra dos Reis, São Sebastião, S.F. do Sul e Salvador, dentre outros. Por sua vez, alguns portos com movimentação de cargas pouco expressiva puderam experimentar, a partir da Lei de Modernização Portuária de 1993, algumas transformações que podem ser traduzidas por uma capacidade real ou potencial na movimentação de cargas, como é o caso do porto de Itajaí, Sepetiba, Suape e Manaus.

Merece destaque para os objetivos desta pesquisa a situação dos portos de Sepetiba e do Rio de Janeiro. Sepetiba vem apresentando alguns indicadores de crescimento na movimentação de cargas e navios, entretanto, mantinha-se até 2002 o predomínio dos granéis sólidos no embarque e desembarque neste porto, com fraco crescimento na movimentação de contêineres, contrariando as expectativas colocadas pelo projeto de modernização. Este dado pode ser um indicador das estratégias seguidas pelos operadores portuários que arrendaram terminais em Sepetiba, destacadamente empresas ligadas a atividades industriais tradicionais, siderurgia e mineração, cujas prioridades podem revelar uma opção pela integração vertical de suas atividades[21].

De outro lado, o porto do Rio de Janeiro, como reflexo dos problemas de acessibilidade, calado, altos custos na movimentação de cargas ou da forte concorrência de outros portos, destacadamente Santos, vem sistematicamente perdendo posição no conjunto dos portos brasileiros. Apesar do crescimento observado em Sepetiba não nos parece que seja, ainda, o caso de afirmar que há transferência de cargas do porto do Rio para o porto de Sepetiba, o que representaria mais uma perda para a economia fluminense.

Também é importante lembrar que, como já foi mencionado anteriormente, as mudanças indicadas em nossa análise não representaram nenhum tipo de alteração na tendência à concentração na movimentação de cargas e navios nos portos brasileiros. Ao contrário, pela natureza das orientações presentes na Lei de Modernização Portuária, deve ser refletir em maior concentração, particularmente no que diz respeito à movimentação de cargas em alguns portos da região Sudeste.

REFERÊNCIAS

Associação Nacional de Transportes Aquaviários - www.antaq.gov.br

BAKIS, Henri (1993) Les Réseaux et leurs enjeux sociaux. Presses Universitaires de France. Colletion “Que Sais Je?”, Paris.

Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). Porto de Sepetiba – plano estratégico de desenvolvimento do complexo portuário de Sepetiba. BNDES / Ministério dos Transportes / Brasil em Ação. s/d.

CASTELLS, M. (2002) A sociedade em rede. Paz e Terra, São Paulo.

CASTRO, Iná Elias de (1995) Papel do Estado na estruturação do espaço. In O Ensino de Geografia de 1º. e 2º. Graus frente às transformações globais. Fórum de Ciência e Cultura, UFRJ, Rio de Janeiro, 1995.

[21] Sobre este aspecto ver Monié, 2001.

_____ (2003) Políticas públicas, campo de investigação e de ação. UFRJ, mimeo.

CDRJ-Companhia Docas do rio de Janeiro. Porto de Sepetiba – plano estratégico de desenvolvimento do complexo portuário de Sepetiba. BNDES / Ministério dos Transportes / Brasil em Ação.

COCCO, Giuseppe (org.) (2001) A cidade estratégica, nova retórica e velhas práticas no planejamento do Rio de Janeiro: a impostura do porto de Sepetiba. Coleção Espaços do Desenvolvimento. DP&A editora.

CORRÊA, Roberto Lobato (1997) Interações Espaciais. In CASTRO, Iná E., GOMES, Paulo C.C. & CORRÊA, Roberto L. (org.) Explorações Geográficas. Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, pp.279-318.

DIAS, Leila Cristina. (1995) Redes: emergência e organização. In CASTRO, Iná E., GOMES, Paulo C.C. & CORRÊA, Roberto L. (org.) Geografia: conceitos e temas. Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, pp.141-162.

DUPUY, C. (dir.) (1998) Reseaux Territoriaux. Caen: Paradigme.

HAESBAERT, Rogério (2002) Concepções de Território para Entender a Desterritorialização. In SANTOS e outros. Território Territórios. Programa de Pós-graduação em Geografia – PPGEO-UFF/AGB. Niterói, pp.17-38.

LABTeC / FINEP (1999) O Porto de Sepetiba: cenários, impactos e perspectivas – relatório global do projeto interinstitucional. Rio de Janeiro.

LESSA, Carlos (2001) O Rio de Janeiro: que Estado é esse? (conferência inaugural) In Anais do Seminário O estado do Rio no início do século XXI: olhando para o futuro. Niterói, UFF.

MERLIN, Pierrre. (1991) Géographie, écnomie et planification des transports. Presses Universitaires de France, Fondamental, Paris.

Ministério dos Transportes - www.geipot.gov.br

MONIÉ, Fréderic. (2001) Logística de transporte, modernização portuária e inserção competitiva do Rio de Janeiro na economia global. In Revista Território, nº10. LAGET/UFRJ, Rio de Janeiro, jan./jun. pp.9-31.

MONBEIG, Pierre. (1984) Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. Ed. Hucitec / Ed. Polis. São Paulo.

MONIÉ, Frédéric. Logística de transporte, modernização portuária e inserção competitiva do Rio de Janeiro na economia global. In Revista Território, nº 10, jan./jun.2001, LAGET/UFRJ.

MULLER, Pierre (2000) Les politiques publiques. Que sais-je?. PUF, Paris.

OFFNER, J-M & PUMAIN, D. (1996) Réséaux et territoires, significations croisées. Paris, l'Aube.

PLASSARD, François (1995) Les réseaux de transport et de communication. In BAILLY, A., FERRAS, R. & DENISE, P. Encyclopédie de géographie. Ed. Economica, Paris, pp.515-538.

SANTOS, Milton (1982) A urbanização desigual – a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. Editora Vozes Ltda, Petrópolis, 2ª. edição.

_____ (1996) Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional. Ed. Hucitec, São Paulo, 2 ª. Edição.

_____ (1996) O retorno do Território. In SANTOS et alii (orgs). Território, Globalização e Fragmentação. Ed. Hucitec, São Paulo, 2ª. edição.

SANTOS, Renato E.N. O Porto de Sepetiba: novos discursos para velhos projetos. Dissertação de Mestrado. IPPUR/UFRJ, 1999.

SOUZA, Marcelo José Lopes (1995) O Território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In CASTRO, Iná E., GOMES, Paulo C.C. & CORRÊA, Roberto L. (orgs.) Geografia: Conceitos e Temas. Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, pp.77-116.

STARR, John T. & SLACK, Brian (1999) Porto como porta de entrada: discutindo a concepção tradicional. In COCCO, Giuseppe & SILVA, Gerardo. Cidade e Portos – os espaços da globalização. Coleção Espaços do Desenvolvimento. DP&A editora. Rio de Janeiro.