

O espaço de fluxos e novas materialidades : O Porto de Suape - PE

Thiago Adriano Machado

João Gabriel Nascimento Andrade

Emílio Tarlis Mendes Pontes

Fátima Verônica Pereira Vila Nova

Resumo

As mudanças no fim do século XX originadas da crise econômica dos anos 70 tiveram consequências profundas no processo produtivo. A substituição da rigidez pela flexibilidade resultou num espaço de fluxos, onde a forma organizacional é a rede, da qual os pontos principais do sistema logístico mundial são os portos. A relação dos portos com as cidades é objeto desse trabalho, que analisa o caso do porto de Suape em Pernambuco, no Nordeste do Brasil.

Palavras-chave: Espaço de fluxos; Espaço Urbano; Porto de Suape

Resumen

Los cambios al final del siglo XX se originó a partir de la crisis económica de los 70 tenido profundas consecuencias en el proceso de producción. La sustitución de la rigidez por la flexibilidad originó un espacio de flujos, donde la forma de organización es la red, de los cuales los principales puntos del sistema global de logística son los puertos. La relación de los puertos con las ciudades es objeto de este trabajo, que examina el caso del puerto de Suape, en Pernambuco, en el nordeste de Brasil.

Palabras-clave: Espacio de Flujos; Espacio Urbano; Puerto de Suape

Introdução

As mudanças ocorridas no século XX, tanto no âmbito econômico, quanto no político e social, modificaram de maneira grandiosa a dinâmica espacial da produção e da organização econômica geral. Primeiramente o período do pós-guerra propiciou aos Estados Unidos um grande crescimento e ratificação deste país como a grande potência econômica mundial, sendo o capital industrial o financiador do Estado do bem-estar social nos países desenvolvidos, e que mais tarde vai, através da substituição de importação, propiciar as políticas dos Estados desenvolvimentistas dos países em desenvolvimento. Contudo, os “trinta gloriosos”, período em que imperavam as idéias econômicas keynesianas e as formas produtivas e organizacionais do fordismo, não durariam para sempre e foram interrompidos pela crise econômica dos anos 70, provocando mais uma série de mudanças, que, alterando a dinâmica produtiva, modificaram também o papel dos portos.

Passa a existir, então, uma multilocalização da produção, e esta não mais restrita ao mercado interno passa a procurar novos mercados consumidores e lugares propícios para a produção, onde haja mão-de-obra flexível e vantagem comparativa, o que intensifica os fluxos globais de toda espécie, de pessoas, informações e mercadorias. Nesses fluxos é que o porto vai encontrar uma nova importância, pois serão neste momento pontos nodais da estrutura reticular dos fluxos, ancorando-os territorialmente na tentativa de produzir um desenvolvimento para sua região subsequente, o que subentende competitividade.

Os portos fazem parte do território, são infra-estruturas espaciais, que historicamente estão ligadas a alguma cidade, e é a escala local que no período atual ganha relevância e comporta poder, produtivo e administrativo, agregando valor num processo cada dia mais competitivo, que constrói a imagem do território enquanto atrativo de investimento e portador de vantagem comparativa. Este trabalho pretende seguir uma análise da relação do porto com o ambiente urbano, a partir da distinção de estratégias de investimento com oscilações de maior ou menor imersão territorial, tomando como estudo o caso do Porto de Suape – PE, localizado no Nordeste brasileiro e compreendido na lógica contemporânea do sistema produtivo e logístico. Para tal estudo foi imprescindível, além de uma revisão bibliográfica e pesquisa em órgãos e agências de pesquisa e desenvolvimento, a coleta de material jornalístico, dando suporte para a pesquisa que aqui se concretiza.

Atividade portuária na era industrial

O processo de globalização tem um início bem anterior ao que Castells (1999) chama de informacionalismo, ou pós-industrialismo, e Frederic Monié & Soraya Vidal (2006) tratam das primeiras relações interestatais do século XVIII como dinamizadoras da atividade portuária da época. Mesmo que de maneira tímida os portos passaram a empenhar um papel cada vez mais relevante, e que estavam vinculadas ao concomitante processo de urbanização. Já durante o século XX, com o desenvolvimento do fordismo os portos encontram um propósito de integração nacional, fazendo parte do conjunto de ações que fortaleciam à época o Estado do bem-estar social nos países desenvolvidos e o Estado desenvolvimentista nos países em desenvolvimento. É, então, o projeto desenvolvimentista que no Brasil irá resultar, assim como em outros países, um gerenciamento centralizado, extraindo do porto o seu tecido urbano e tornando-o, segundo Silva & Cocco (1999), uma infra-estrutura terminal para exportação planejada.

David Harvey (1989) ao tratar do fordismo o sintetiza na palavra rigidez, rigidez nos investimentos de capital fixo, nos sistemas de produção em massa, rigidez nos mercados e nos mercados de trabalho. Não seria diferente na atividade portuária, pois os portos seriam nesta época próteses do sistema de produção em massa, extremamente vinculados à produção industrial, inclusive territorialmente (SILVA & COCCO, 1999). Frederic Monié & Soraya Vidal (2006) alertam para o caso brasileiro da baixada santista, que seguindo os exemplos de países desenvolvidos na década de 60 e 70, formou um complexo industrial que envolvia indústrias de base como a siderurgia e metalurgia, petroquímica e química de segunda geração.

O espaço de fluxos na era da integração produtiva

A crise do fordismo nos anos 70 causou uma série de mudanças na organização espacial da produção, na matriz tecnológica e nas relações difundidas pelo território. A rigidez dá agora lugar à flexibilidade, o poder de decisão estatal à grande empresa multinacional, a primazia do território nacional à relação estabelecida entre o local/global. O ator que lidera essas mudanças é a grande corporação, que neste

momento dinamiza sua produção em diversas partes do globo à procura de lugares onde a regulação da mão-de-obra seja mais flexível, os códigos ambientais sejam menos exigentes ou inexistentes e os impostos sejam encolhidos ou passíveis de total isenção (HARVEY, 1989; CASTELLS, 1999).

Já os lugares vão passar a competir pelos investimentos que se pulverizam pelo mundo, criando-se estratégias territoriais que vão desde a criação de um ambiente satisfatório para os vínculos externos (verticalidades) até práticas de relações locais que emulam o ganho de competitividade no sistema produtivo global (horizontalidades). Daí as cidades se configuram como centros estratégicos da articulação em rede dos agentes produtivos, sendo a hierarquia urbana detentora dos centros nodais do espaço de fluxos (CASTELLS, 1999). É o que Monié (2006) chama de integração produtiva, dos quais os fluxos de informação, pessoas e mercadorias estão difusos pelo espaço, cabendo a cada parcela do território obter condições que propiciem a absorção destes fluxos.

Neste cenário atual a atividade portuária se estabelece como decisiva diante das mudanças nas redes logísticas enquanto canais de trânsito dos fluxos, alterando o papel dos portos. Monié (2006) atenta para certas características econômicas como o barateamento do frete e o fato de o processo de circulação tornar-se produtivo, pois o porto torna-se nó dessa rede de fluxos na qual a externalização produtiva para lugares capazes devido a suas qualidades intrínsecas, além dos custos menores oferece flexibilidade operacional.

Território e alternativas portuárias

Tratando da organização econômica do território Georges Benko (1998) discorre o atual período enquanto um mosaico de regiões produtivas especializadas, com complexos de crescimento localizado, cada vez mais dependente de outras regiões e com redes internas intensas de acordo de trocas e funcionamento específico do mercado de trabalho local. Compreende-se assim uma imersão territorial da produção a partir de externalidades vinculadas ao que Roberto Lobato (1993) chama de integração territorial da empresa, que se divide em administrativa e produtiva, as duas vinculadas ao que Benko (1998) trata de serviços direta e indiretamente ligados à produção. Constata-se, dessa forma, o que David Harvey (1989) alerta sobre este momento de flexibilidade, que promove "... mudanças nos padrões de desenvolvimento desigual, tanto entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego

no chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos (tais como a ‘Terceira Itália, Fladres, os vários vales e gargantas do silício, para não falar da vasta profusão de atividades dos países recém-industrializados)”. Daí subentende-se os serviços portuários como potenciais forças de emulação do desenvolvimento regional e local, contudo nem todas as estratégias propostas se vinculam a vetores horizontais que capacitam o lugar para um desenvolvimento socioeconômico, produzindo muitas vezes um acontecer hierárquico, que é ao ver de Milton Santos (1998) uma primazia das externalidades que impõem suas normas ao lugar, e, assim, o comandam.

Com a crise na era industrial e o papel até então limitado dos portos, no novo cenário de competitividade estes ficaram marcados pela ineficiência e os altos custos, o que motivou modernizações em todo o mundo, e que no caso do Brasil resultou na Lei da Modernização Portuária de 1993, criando mudanças institucional e organizacional. Frederic Monié (2006) considera três estratégias portuárias neste momento pós-industrial como resposta à necessidade de modernização: a modernização dos portos já existentes, a cidade portuária e a alternativa dos *hub ports*. Primeiramente a simples modernização portuária através de investimento em infra-estrutura, novos equipamentos portuários e reengenharia institucional, apesar de seguir a formulação da reforma portuária não altera a natureza do porto, pois mesmo com os novos paradigmas que já apresentamos os portos ainda são vistos num momento socioeconômico e político diferente. Outra estratégia modernizadora e estreitamente ligada aos vínculos externos é o caso do *hub port*, que submete o porto e sua hinterlândia às grandes firmas e armadores do sistema logístico global, impondo lógicas de valorizações exteriores a suas instâncias territoriais. São mega-portos que agregam grande infra-estrutura com grande calagem, alta tecnologia, custos baixos e gestão empresarial, atendendo a meganavios e mega-rotas internacionais (SILVA & COCCO, 1999; MONIÉ, 2006). A alternativa dos *hub ports* são de baixa imersão territorial, ambientando as verticalidades cujas lógicas de valorização são exteriores a suas instâncias territoriais. Localizam-se longe das grandes aglomerações, com preocupações restritas à articulação do porto com outros transportes continentais e à eficiência da rápida circulação. O porto torna-se um mero objeto técnico, um elo logístico desterritorializado, um enclave nas relações territoriais com a cidade.

No caminho inverso dos *hub ports* segue o desafio da cidade portuária, criando vínculos horizontais da cidade com o porto, não sendo mais estes meros centros de

transporte, mas agregando serviços das cidades portuárias, tornando-as pólos logísticos e comerciais, agregado valor e desenvolvimento urbano e regional que potencializam o desenvolvimento dos mosaicos regionais a que Georges Benko (1998) se refere. A cidade recupera assim seu vínculo histórico e não só paisagístico com o mar (SILVA & COCCO, 1999) pois está estreitamente ligada ao espaço intra-urbano e metropolitano, configurando um maior grau de imersão territorial, provindo da complementaridade entre a cidade e o porto. (SILVA & COCCO, 1999; MONIÉ, 2006). Para tais propostas consideramos relações espaciais de imersão territorial, ou seja, de vínculo da atividade com o território na qual está inserida. Daí analisamos o Porto de Suape na tentativa não de enquadrá-lo em alguma proposta pré-determinada, mas no âmbito da combinação das ações efetivadas neste caso a partir das estratégias propostas pelo governo estadual desde a importância do porto no cenário de competitividade global até os projetos de desenvolvimento do território pernambucano.

O Porto de Suape

O Porto de Suape se situa ao sul da Região Metropolitana do Recife, no Estado de Pernambuco no nordeste brasileiro. Compreende-se territorialmente no município de Ipojuca, mas sua hinterlândia se estende a todo o domínio sul da região metropolitana. Sua localização é estratégica na absorção dos fluxos globais, e talvez seja por isso o porto do Nordeste que pode obter maior vantagem competitiva (MEDEIROS, 2005).

Figura 01. Principais rotas para Suape



Fonte: www.suape.pe.gov.br

A concepção do porto se desenvolveu a partir de 1973, ano em que se iniciou a elaboração do plano diretor pelo governo estadual. O projeto ousado se inspirava no conceito de porto indústria e pretendia promover o desenvolvimento regional. Do início do projeto o interesse de agregar a atividade portuária com a industrial, principalmente as de primeira e segunda geração, já nos leva a formulações ainda do período fordista, mas que vão se adaptar à fase flexível pelas vantagens relativas à proximidade territorial entre essas empresas do parque industrial e as possíveis interações sugeridas. Em 1976 um grupo interministerial promove estudos acerca da viabilidade da obra, que confirmada resulta no ano seguinte na criação da empresa Suape – Complexo Industrial Portuário, iniciando-se assim as obras. As operações têm início em Abril de 1984 com o primeiro embarque de álcool, contudo é só no início dos anos 90 que será iniciada a operação do Cais de Múltiplos Usos – CMU, passando a partir daí o movimento de *containers*.

É nos anos 90 que a pressão por uma modernização nas políticas portuárias vai acontecer, resultando na reforma brasileira em 1993, contudo um ano antes ocorreu a regularização da situação jurídico-institucional do porto junto ao governo federal, permitindo ao Estado de Pernambuco a exploração comercial dos serviços portuários, abrindo as portas para os investimentos públicos com a intenção de atrair o capital privado. Em 199 é concluída a primeira etapa do porto interno com 935m de cais e profundidade de 15,5m, sendo terminada a segunda etapa em 2001, ano em que o aumento da demanda vai pressionar por uma ampliação da infra-estrutura, como no caso da duplicação da avenida portuária.

A alternativa Portuária

O Porto de Suape se estabelece a cada dia como um *hub port*, com infra-estrutura capaz de receber mega-navios. O movimento anual já passa os cinco milhões de toneladas, se destacando os granéis líquidos e a carga conteneirizada. Suape ainda conta tanto com um porto interno quanto um *off shore*, oferecendo as condições necessárias através de um canal de acesso com cinco quilômetros de extensão, 300m de largura e 16,5m de profundidade. A infra-estrutura portuária conta cada vez mais com investimentos para aumentar o espaço de implantação de novas plantas industriais, atraindo um maior número de navios, sendo um fator da competitividade.

A competitividade portuária se dá por diversos fatores, tais como a acessibilidade, a participação do Estado nos custos, produtividade e localização. A intenção de ampliar essa competitividade levou nas últimas décadas a um processo de privatização da atividade portuária no Brasil e no mundo. Baird (1999a *apud* MEDEIROS, 2005) tratando do processo de privatização considera três elementos que podem ser transferidos do setor público para o privado, são estes a Função de Regulação, propriedade da terra e operações. A atividade portuária no Brasil e no caso específico de Suape está ancorada no modelo de gestão *landlord port*, em que a regulação e a propriedade da terra são do setor público, mas as operações, através de arrendamento, são de responsabilidade da iniciativa privada. Defende-se a ação privada por uma suposta ampliação da eficiência, redução dos custos e flexibilidade, aumentando a competitividade do porto. No caso específico de Suape a gestão do tipo *landlord port* tem o papel estratégico de atração de investimento e diminuição dos custos, sendo nos últimos anos o Porto de Suape o porto brasileiro com maior redução nas tarifas dos Terminais de Contêineres (TECON), que movimentam a carga containerizada, que é a de maior importância nos portos contemporâneos.

Preço de Manuseio e tarifas portuárias por contêiner (R\$).

Porto	1997	1998	1999	2000	Varição % 1997 - 2000
Suape (PE)	330,00	264,31	208,53	175,27	-46,88%
Tecon 1 - (RJ)	362,74	-	269,99	273,27	-24,67%
Tecon Santos-Brasil (SP)	278,14	383,70	316,64	289,24	+ 3,99%
Tecon - Rio Grande (RS)	363,52	-	299,41	237,55	-34,65%

Fonte: GOEBEL (2002).

Com estas vantagens o porto já conta hoje com cerca de mais de 90 empresas implantadas ou em fase de implantação, num grau de investimento que passa os US\$ 2 bilhões de dólares e 6000 empregos diretos, e durante os próximos anos isso vai crescer ainda mais com os grandes empreendimentos novos como a Refinaria Abreu e Lima que custara US\$ 4 bilhões de dólares, o Pólo Petroquímico com US\$ 1,4 bilhão de dólares, um moinho da Bunge (empresa do setor alimentício) e o Estaleiro Atlântico Sul, que será o maior estaleiro do hemisfério sul.

As estratégias territoriais e as emergências urbanas

Para absorver todos esses recursos é preciso ordenar o território, condicionar as cidades para o crescimento de uma maneira sustentável. Contudo Suape é apresentado, como um *hub port*, o que subentende poucas preocupações com relação à integração do ambiente urbano ao porto e das atividades potenciais aí existentes. Contudo, por ser um porto *landlord port*, no qual há a presença do Estado, várias ações estratégicas visam qualificar o território, adicionando ao porto vários investimentos para propiciar o desenvolvimento de sua hinterlândia. Pretende-se, dessa maneira, promover a emulação de um desenvolvimento local e regional, qualificando o território pernambucano para incluí-lo no espaço de fluxos e no mosaico de regiões produtivas do globo a que Benko (1998) se refere.

O governo lançou um projeto chamado de Território Estratégico de Suape, considerando os municípios de Ipojuca, Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes, Moreno e Escada, onde ocorrerá uma série de investimentos na estrutura viária e outros campos logísticos como as ferrovias, e também direcionamento para o desenvolvimento urbano, pois estima-se que só a cidade de Ipojuca deve crescer 10% ao ano nos próximos anos. O projeto tem como objetivos a integração territorial, o desenvolvimento urbano sustentável seguindo o plano diretor elaborado e o estabelecimento de dois eixos de desenvolvimento no estado de Pernambuco: a BR-232 que é mais tradicional e compreende o pólo de confecções e os serviços liderados pela cidade média de Caruaru, e a BR-101, que margeia o litoral pernambucano, sendo o grande apoio logístico terrestre do porto de Suape. Por isso, um dos grandes investimentos do projeto é a duplicação da BR-101, que além de dar acesso da capital Recife ao porto de Suape, leva também às praias do litoral sul, como Porto de Galinha, bastante valorizadas pela onda de investimentos na região. Contabilizado os investimentos em estradas e na mobilidade através de terminais integrados de transporte são quase R\$ 2 bilhões de reais, que se somam aos gastos com saneamento ambiental e meio ambiente.

O ambiente urbano, como parte preponderante dos projetos de desenvolvimento, passa a sofrer de certos fenômenos, como a especulação imobiliária e o crescimento desordenado, provocando problemas infra-estruturais que resultam na qualidade de vida das pessoas. É por isso também que as políticas públicas implementadas na área buscam minimizar esses efeitos. Ipojuca, que é onde o porto está

localizado é o mais exposto e susceptível às mudanças. Já na década de 90 este município foi incluído na região metropolitana do Recife exatamente por causa do porto e desde então tem aumentado significativamente seu PIB. Apesar da injeção de dinheiro nos municípios muitos desafios urbanos tem de ser enfrentados e especificamente há, no caso de Ipojuca, um déficit educacional, com 30 % da população analfabeta (Cais do Porto, Agosto/Setembro de 2007). Para isso o município receberá uma escola técnica, além de treinamento de mão-de-obra feito pelo SESI e SENAI, além da ampliação de vagas na rede pública de ensino para absorver os filhos da força de trabalho migrante para a região. Comprovamos o aumento do investimento em educação devido à demanda através dos gastos sociais apresentados pela prefeitura de Ipojuca, nos quais a educação é mais relevante.

Gastos sociais – 2007

Discriminação	Valor (R\$ 1,00)
Educação per capita	915,71
Saúde per capita	633,39
Assistência social per capita	145,47
Urbanismo per capita	510,29
Saneamento per capita	25,31

Fonte: Secretaria do Tesouro Nacional.

Outro problema é o déficit habitacional, que na microrregião de Suape chega a ser de 35 mil habitações, contudo os empreendimentos nem sempre são voltados para as populações mais carentes e aqueles que estão à margem dos serviços que movimentam o ambiente urbano próximo à atividade portuária. A especulação imobiliária na região atrai o grande capital, e o município acaba por tentar criar condições que reproduzam esses fenômenos.

Diante de todos esses problemas urbanos uma nova ação feita pelas empresas, inclusive o próprio porto, é a Responsabilidade Social, que se direciona na área da educação com o interesse de formar mão-de-obra qualificada e promover pelas empresas um controle social que faz parte do que Roberto Lobato (1992) chama de gestão do território. Um caso emblemático em Ipojuca é a Escola Nascledouro de Talentos, que é uma parceria do Estaleiro Atlântico Sul, ainda em fase de construção, e a prefeitura do município de Ipojuca, oferecendo 3 mil vagas (CAIS DO PORTO, Março 2008).

Conclusão

A introdução do território nordestino no espaço dos fluxos globais fica bastante clara através das estratégias portuárias tão intensa em Suape-PE, mas também comum a outros estados, como no Ceará com o Porto do Pecém. A alternativa *hub port* traz assim o modal marítimo para a modernidade, e submete a sua hinterlândia à onda de empreendimentos que pregam o desenvolvimento regional. Essa mesma estratégia pode estar ambientada em práticas urbanas emuladoras do desenvolvimento social, contudo predominam as estratégias competitivas que fazem do território um recurso para a reprodução do capital, submetendo o espaço local a centros de comandos dessas empresas ligadas à atividade portuária.

Assiste-se, assim, ao crescimento da gestão na mão do setor privado, devido à redução da atividade estatal depois da crise dos anos 70. As empresas passam a gerir o território através de várias territorialidades. O caso de Suape é bastante explícito da gestão contemporânea, na qual os espaços competem para se valorizar, atraindo investimento que ampliem o emprego e a renda, mas em troca se flexibilizam o uso do solo, os direitos trabalhistas e os códigos fiscais. Tudo em nome do desenvolvimento que nem sempre atinge a população pobre e mais necessitada, mas que se incluindo na lógica global do espaço de fluxos, insere a região na competitividade global, que é sem dúvida regra do jogo atual.

Compreendemos o ambiente urbano como extensão da atividade portuária imprescindível, principalmente no caso nordestino em que diversos serviços são escassos, e para tal torna-se necessário um conjunto de políticas públicas para prover as cidades de tais qualidades. É necessário, portanto, inverter a lógica da competitividade entre os lugares para se apreender as políticas de fato necessárias para atingir aquelas parcelas urbanas que estão intrinsecamente à margem do processo de atividade econômica, que no caso desse estudo é a atividade portuária.

Referências Bibliográficas

- BENKO, Georges. *Organização Econômica do Território: algumas reflexões sobre a evolução no século XX*. In: SANTOS, M.; SOUZA, M.A.; SILVEIRA, M.L. (Orgs) *Território: Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1998.
- COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs) *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999
- CONDEPE/FIDEM. Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa de Pernambuco. *Perfil Municipal de Ipojuca*, 2008.
- CORREA, R. L. *Corporação, práticas espaciais e gestão do território*. RBG – v. 54, n. 3. Rio de Janeiro, jul/set 1992.
- CRUZ, R. C. *Os portos no mundo de hoje – breve análise geográfica*. In: LIMA, Luiz (Org). *Reestruturação Socioespacial: Do espaço banal ao espaço da racionalidade técnica*. São Paulo: Anna Blume, 2006.
- HARVEY, David. *A Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Loyola, 1989.
- LIMA, Luiz (Org). *Reestruturação Socioespacial: Do espaço banal ao espaço da racionalidade técnica*. São Paulo: Anna Blume, 2006.
- MEDEIROS, A. D. *Fatores intervenientes na competitividade dos portos brasileiros: um estudo de caso do nordeste*. Tese de Mestrado na Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Programa de Engenharia da Produção, 2005.
- MONIÉ, Frederic; VIDAL, Soraya. *Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. RAP, Rio de Janeiro 40 (6):975-95, Nov./Dez. 2006
- MONIÉ, Frederic. *Cidades, portos e políticas públicas*. In: LIMA, Luiz (Org). *Reestruturação Socioespacial: Do espaço banal ao espaço da racionalidade técnica*. São Paulo: Anna Blume, 2006.
- SANTOS, Milton. *O retorno do território*. In: SANTOS, M.; SOUZA, M.A.; SILVEIRA, M.L. (Orgs) *Território: Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1998.

Web sites

- www.suape.pe.gov.br
- www.caismoporto.com

